MAQUINAS DE GUERRA

41

175 PTAS

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

50
Los Primos SA
MUÑECAS 285 - TUC

Cruceros de la II guerra mundial

10041
9 788475 512921

Cruceros de la II guerra mundial

Con una gama de misiones muy amplia –desde la protección del tráfico comercial a las incursiones contra los convoyes– los cruceros de la segunda guerra mundial, veloces y bien armados, recorrieron los océanos al servicio de las unidades mayores y su acción se mostró extremadamente eficaz en numerosas ocasiones.

Robert Hunt Library-Signal

Durante el invierno de 1940-41 el crucero alemán Admiral Hipper *efectuó una incursión contra las líneas de tráfico oceánicas, vitales para la supervivencia de Gran Bretaña. Los buques mercantes tenían escasas posibilidades de eludir a las potentes unidades corsarias.*

Aunque los aliados no hubieran podido vencer en la segunda guerra mundial gracias sólo a su dominio del mar, pudieron por el contrario perderla de no haber disfrutado del mismo. En esencia, la guerra marítima adoptó aspectos diferentes en los distintos teatros operativos y en todos ellos los cruceros demostraron su valía.

Los alemanes los emplearon para atacar el tráfico mercante, más vulnerable que nunca, como habían hecho un cuarto de siglo antes, mientras que los británicos los utilizaron para protegerlo. Los cruceros japoneses (al igual que los alemanes) fueron empleados eficazmente en ataques por sorpresa a pequeña escala y con frecuencia se llegó incluso a utilizarlos en misiones de transporte. Los italianos adoptaron la misma táctica, aunque entablada con la fuerza de la desesperación.

Para Gran Bretaña la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, por las que afluían avituallamientos de todo tipo, adquirió una importancia vital. En el océano Atlántico, los convoyes eran protegidos en gran medida por unidades de escolta de moderado desplazamiento, orientadas esencialmente a la lucha antisubmarina. En cambio, las rutas mediterráneas y, en menor medida, las árticas, donde predominaba el poder aéreo del Eje, requerían una estrecha protección de los convoyes mediante cruceros dotados con un moderno armamento antiaéreo y adecuados sistemas para la dirección de tiro. Ocasionalmente, la flota británica utilizó los cruceros también en grupos de ataque y sus acciones provocaron, entre otros, el hundimiento del *Admiral Graf Spee*, del *Bismark* y del *Scharnhorst*. Sin embargo, el empleo a gran escala se produjo en el teatro del Pacífico, donde los norteamericanos se enfrentaron al enemigo en el terreno escogido por éste y finalmente lograron prevalecer.

Puerto de Argel, febrero de 1943. Buques mercantes de la clase «Liberty» en llamas ocultan al crucero estadounidense* Savannah *(CL42) de la clase «Brooklyn». Los cruceros fueron intensamente utilizados en el Mediterráneo en función antiaérea para la protección de los convoyes.

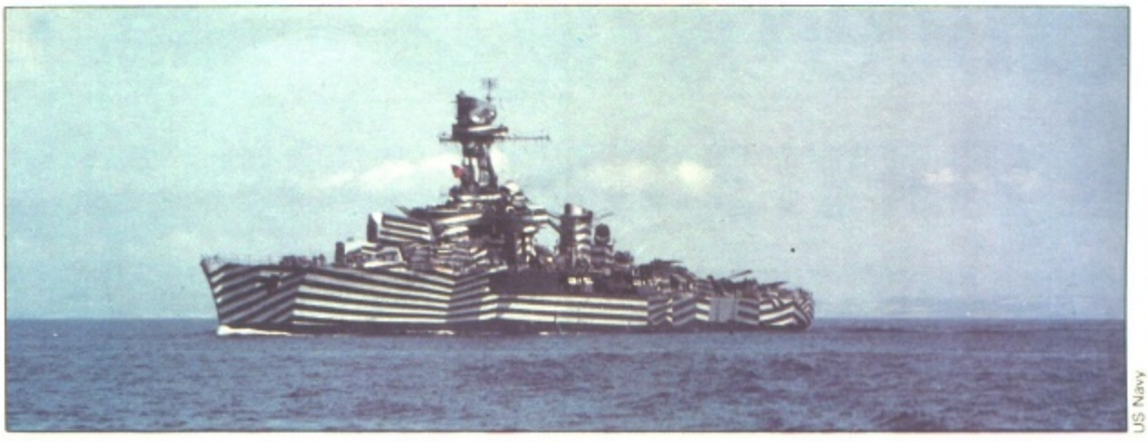
US Navy

FRANCIA

Cruceros ligeros clase «La Galissonnière»

El proyecto francés de estos cruceros, si bien fue contemporáneo a las dos últimas unidades italianas del mismo tipo pertenecientes a la clase «Condottieri», se realizó en su conjunto de forma distinta. En primer lugar, la instalación de tres torres triples de 152 mm permitió lograr un equilibrio óptimo entre el armamento y el desplazamiento de 7 600 toneladas, relativamente moderado. La adopción del monocalibre le proporcionó todas las ventajas derivadas de esta solución y permitía una mayor economía de desplazamiento, una menor eslora y una superficie a proteger de menores dimensiones. Por otra parte, los constructores habían diseñado en estas unidades y por primera vez una estructura popel especial –adoptada después universalmente en arquitectura naval– que influía positivamente sobre la resistencia al avance en cuanto que disminuía sensiblemente la onda de popa.

De los seis buques de este tipo que entraron en servicio, el *Gloire*, el *Montcalm*, y el *Georges Leygues*, en el momento de la capitulación de Francia en 1940, zarparon de Tolón en dirección al puerto de Dakar para reforzar las defensas ya que Gran Bretaña pretendía asegurarse su control. Unicamente los dos últimos alcanzaron Dakar, mientras que el tcGloire tuvo que ser reparado en Casablanca por averías en su aparato motor. Así y todo, la base naval de Dakar, aunque prácticamente neutralizada, pasó al control aliado solamente cuando, más de dos años después, las potencias del eje ocuparon la Francia de Vichy y entonces los tres buques franceses optaron por los anglonorteamericanos. El resto de la flota francesa, que había permanecido entre tanto inactiva en la base de Tolón, se autohundió y las otras tres unidades de la clase «La Galissonnière» siguieron la misma suerte. Dos de ellas, recuperadas por los italianos, resultaron hundidas tras una acción aliada en 1943. El *Gloire* tomó parte en la operación anfibia de Anzio, mientras que el *Montcalm* participó en el gran desembarco aliado en las playas de Normandía, el 6 de junio de 1944.



US Navy

El Gloire, *uno de los cruceros franceses prebélicos de mayor éxito, fotografiado con un camuflaje poco habitual, al día siguiente de los grandes trabajos de reacondicionamiento efectuados en 1943 en Estados Unidos.*

Características
Clase «Galissonnière»
Unidades (botadas): *La Galissonnière* (1933), *Jean de Vienne* (1935), *Marseillaise* (1935), *Gloire* (1935), *Montcalm* (1935) y *Georges Leygues* (1936).
Desplazamiento: estándar 7 600 toneladas; plena carga 9 120 toneladas.
Dimensiones: eslora 179 m; manga 17,5 m; calado 5,3 m.
Aparato motor: turbinas Rateau-Bretagne o bien Parsons con reductores a dos ejes; potencia 84 000 hp.
Velocidad: 35,7 nudos.
Dotación: 540 hombres.
Aviones: dos hidroaviones.
Protección: cintura 75-120 mm; puente 50 mm; torres 75-130 mm.
Armamento: nueve cañones de 152 mm, ocho de 90 mm en función bivalente, naval y antiaérea, ocho montajes de 13,2 mm antiaéreos; cuatro lanzatorpedos de 550 mm.

ITALIA

Cruceros pesados clase «Zara»

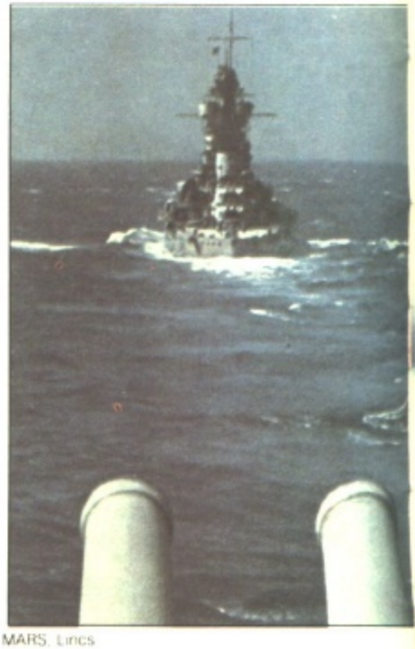
La rivalidad latente franco-italiana salió a la luz nuevamente tras el tratado de Washington, cuando los dos cruceros franceses de la clase «Duquesne» fueron superados bien pronto por las unidades de la clase «Trento» con una protección más consistente. Pero, aún antes del alistamiento de los cruceros italianos, los franceses iniciaron la construcción de los cuatro «Suffren», en los que se dio preferencia a la protección en menoscabo de la velocidad. No pasaron tres años antes de que Italia respondiera con los cuatro tipos «Zara», que parecieron anticipar sin duda al proyecto francés por sus excelentes características generales: potencia un poco reducida y dos únicas hélices, pero con una considerable protección y con un desplazamiento dentro de los límites del tratado de Washington. Tres unidades de la clase «Zara» formaban la 1.ª división de cruceros cuando, un mes después de su entrada en la guerra, la escuadra italiana y la flota británica del Mediterráneo tuvieron un encuentro al largo de Punta Stilo en un combate que finalizó con resultado nulo.

La siguiente acción en que participaron los tres cruceros fue también la última y tuvo lugar a finales de marzo de 1941, en el marco de una compleja operación ideada por la flota italiana para interceptar el tráfico británico en las cercanías de la isla de Creta. Los ingleses, que estaban al corriente de lo que estaba ocurriendo, abandonaron la zona y colocaron una trampa a la formación italiana que, sin embargo, intuyó el peligro y optó por regresar. No obstante, los reiterados ataques de los aviones británicos embarcados para ralentizar la marcha de las pesadas unidades italianas en el camino de regreso, únicamente el crucero *Pola* de la 1.ª división resultó inmovilizado. Sobre él y sobre el *Zara* y el *Fiume*, que se estaban aproximando para apoyarlo junto con algunos destructores, se precipitaron los acorazados británicos abriendo el fuego con los cañones de 381 mm a una distancia muy corta (batalla de Cabo Matapán). Así la clase «Zara» sufrió la pérdida de tres unidades en un solo combate, triste primacía junto con las clases «Astoria» de la flota de EE UU y «Cressy» de la flota británica.

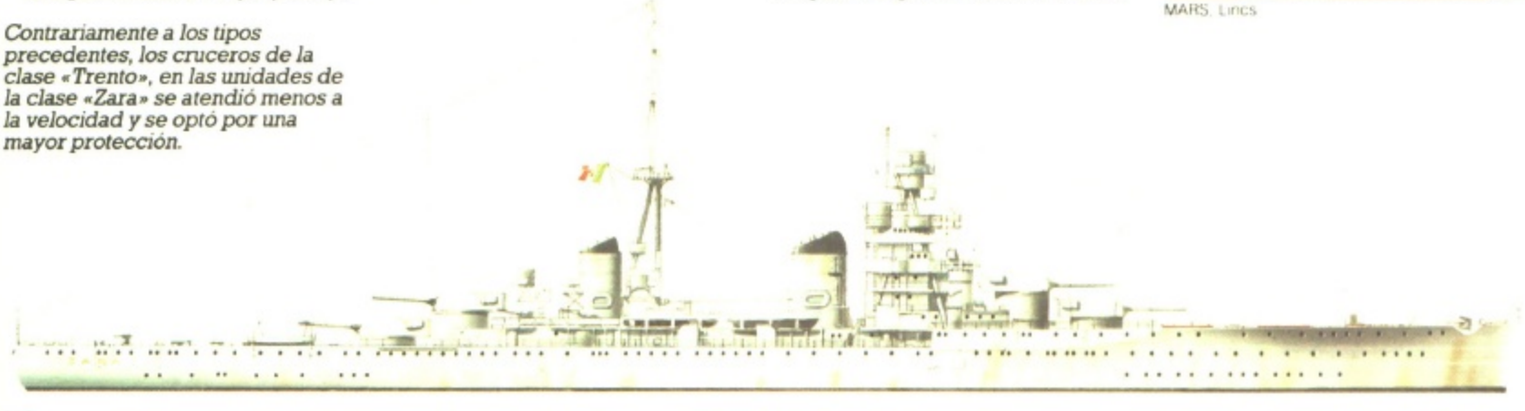
Contrariamente a los tipos precedentes, los cruceros de la clase «Trento», en las unidades de la clase «Zara» se atendió menos a la velocidad y se optó por una mayor protección.

Características
Clase «Zara»
Unidades (botadura): *Zara* (1930), *Fiume* (1930), *Gorizia* (1930) y *Pola* (1931).
Desplazamiento: estándar 11 500-11 900 toneladas; normal 13 260-13 660 toneladas; plena carga 14 200-14 600 toneladas.
Dimensiones: eslora 182,7 m; manga 20,6 m; calado 5,9 m.
Aparato motor: turbinas Parsons con reductores a dos ejes; potencia 95 000 hp.
Velocidad: 32 nudos.
Autonomía: 4 480 millas a 16 nudos.
Dotación: 830 hombres.
Aviones: dos hidroaviones.
Protección: cintura 100-150, puente 70 mm; torres 120-140 mm; barbeta 140-150 mm.
Armamento: ocho cañones de 203 mm, 16 de 100 mm antibuque y antiaéreo.

Crucero de la clase «Zara» en exploración por el Mediterráneo. Construidos a comienzos de los años treinta en respuesta a las nuevas unidades francesas, eran buques de óptimas características.



MARS, Lincs



ITALIA

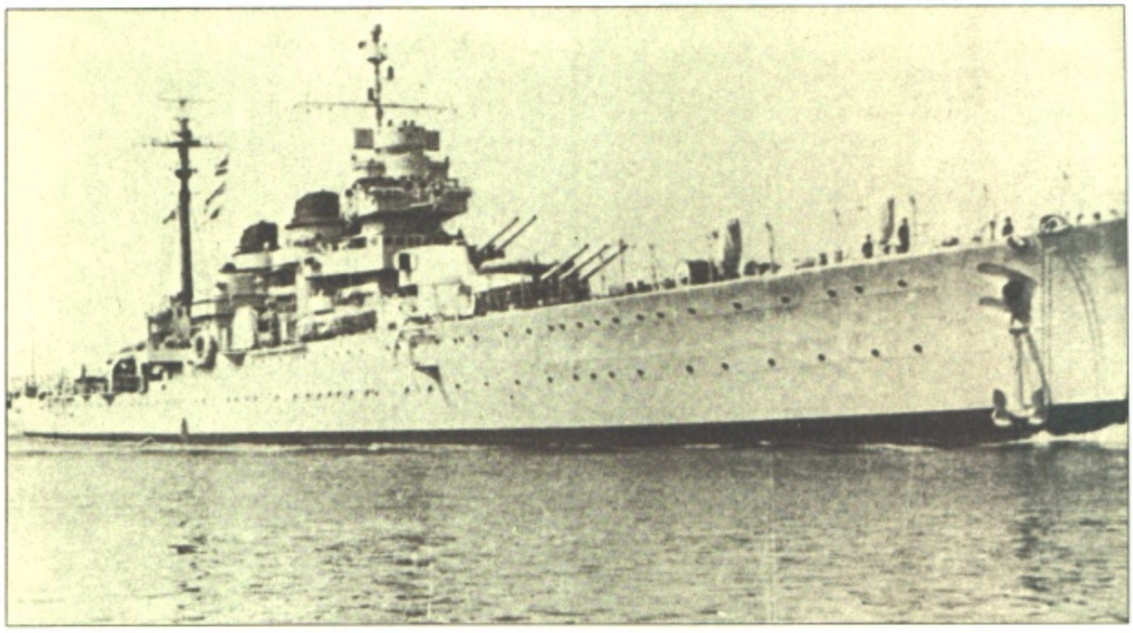
Cruceros clase «Condottieri»

Entre los numerosos cruceros de óptimas características construidos en Italia, las doces unidades de la clase «Condottieri» –articuladas en cinco grupos realizados en una secuencia de desarrollo lógico en el transcurso de un quinquenio– constituían el núcleo principal de los cruceros ligeros; el *Garibaldi* y el *Duca degli Abruzzi* eran las unidades más recientes, con un desplazamiento cercano a las 10 000 toneladas.

Los «Duguay-Trouins» construidos en Francia constituyen la base de la comparación respecto al primer grupo de los cuatro «da Giussano», puestos en quilla menos de dos años después, en 1928, que fueron algo más veloces aunque carecieron de protección, como el resto de los cruceros franceses; estos últimos también tienen en común la distribución del armamento principal en cuatro torres dobles. La respuesta francesa con los tipos «La Galissonière», construidas gradualmente en el mismo período de tiempo. En definitiva, frente a una sólida protección adoptada por los franceses, los italianos incrementaron la potencia motriz y las dimensiones para mantener invariada la velocidad y mejorar contextualmente la capacidad de supervivencia. Los dos últimos «Condottieri» (*Garibaldi* y *Duca degli Abruzzi*) tuvieron un desplazamiento más elevado (mayor eslora con objeto de permitir un posterior incremento de la protección y la instalación de torres triples de 152 mm –las dos torres bajas a proa y popa, mientras las altas siguieron siendo dobles– con un montaje de diez cañones de ese calibre en lugar de ocho. Con un cambio en el diseño constructivo, se aceptó también una disminución de la velocidad, que todavía resultaba superior respecto a la de las unidades francesas correspondientes.

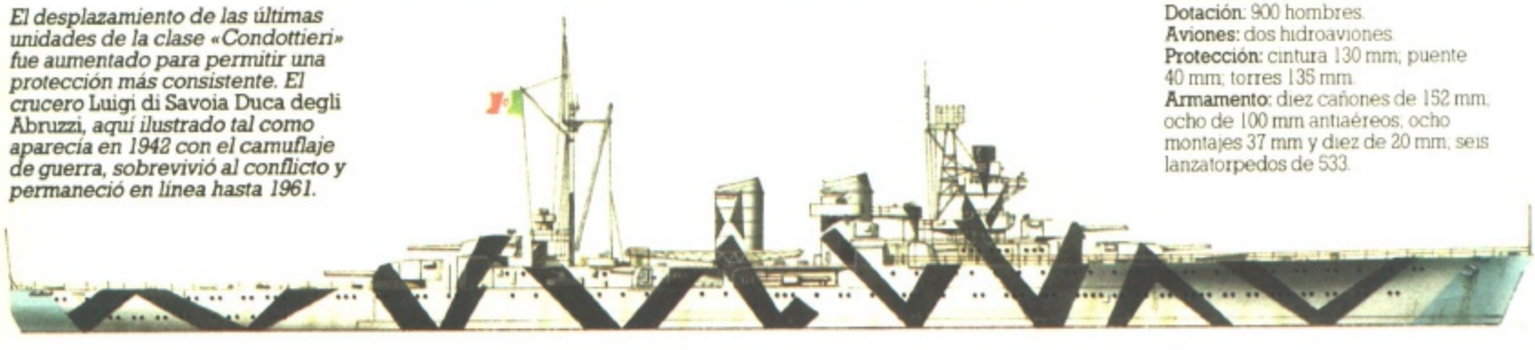
En el curso del conflicto las dos unidades «Garibaldi» participaron en numerosas operaciones bélicas, esencialmente en función de protección indirecta de los convoyes para el África Septentrional. El mismo *Garibaldi* fue dañado gravemente tras ser torpedeado por el submarino británico *Upholder* en julio del año 1941.

Ambos buques sobrevivieron a la guerra y formaron parte durante un largo período de la nueva y moderna flota italiana. El *Garibaldi* fue transformado en el nuevo prototipo europeo de crucero lanzamisiles, dotado de esta forma con el sistema de misiles guiados superficie-aire Terrier.



Archivo Histórico Naval Italiano

El desplazamiento de las últimas unidades de la clase «Condottieri» fue aumentado para permitir una protección más consistente. El crucero* Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, *aquí ilustrado tal como aparecía en 1942 con el camuflaje de guerra, sobrevivió al conflicto y permaneció en línea hasta 1961.



Características
Clase «Condottieri» (cinco grupos)
Unidades (botadura): grupo 1: *Alberto di Giussano* (1930), *Giovanni delle Bande Nere* (1930), *Alberico da Barbiano* (1930) y *Bartolomeo Colleoni* (1930); grupo 2: *Armando Diaz* (1930) y *Luigi Cadorna* (1930); grupo 3: *Raimondo Montecuccoli* (1931) y *Muzio Attendolo* (1933); grupo 4: *Emanuele Filiberto Duca D'Aosta* (1932) y *Eugenio di Savoia* (1933); grupo 5: *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi* (1933) y *Giuseppe Garibaldi* (1933).
Desplazamiento: estándar 9 195 toneladas; plena carga 11 260 toneladas.

La espina dorsal de la línea de cruceros ligeros italianos serían las doce unidades de la clase «Condottieri», construidas en cinco años desde finales de la década de los veinte hasta los inicios del decenio siguiente. El* Garibaldi, *uno de los últimos en entrar en línea, sobrevivió a los daños sufridos en el curso del conflicto y sirvió en la flota italiana hasta finales de los años setenta.

Aparato motor: turbinas Parsons con reductores a dos ejes; potencia 102 000 hp.
Velocidad: 33,5 nudos.
Dotación: 900 hombres.
Aviones: dos hidroaviones.
Protección: cintura 130 mm; puente 40 mm; torres 135 mm.
Armamento: diez cañones de 152 mm; ocho de 100 mm antiaéreos; ocho montajes 37 mm y diez de 20 mm; seis lanzatorpedos de 533.

ITALIA

Cruceros ligeros clase «Capitani Romani»

El concepto británico de los cruceros de reducido desplazamiento utilizados en la primera guerra mundial, retomado por los japoneses en los años veinte, fue posteriormente abandonado durante una década hasta que Francia emprendió la construcción de los tipos «Mogador».

En efecto, estos últimos parecían –y lo eran en realidad– superdestructores que, con un desplazamiento inferior a las 4 000 toneladas, superaban en cuanto a capacidad de fuego a los cruceros británicos de la clase «Dido» y podían alcanzar una velocidad de 40 nudos con una potencia de unos 92 000 hp.

Italia, bajo la presión de la urgencia, puso en quilla en seis meses doce unidades de la clase «Capitani Romani», aunque de ellas únicamente tres fueron alistadas antes de septiembre de 1943. Estos buques, con una eslora superior al menos en cinco metros a la de los «Mogador» franceses, tenían el aspecto de pequeños cruceros, con una longitud del casco suficiente para albergar un aparato motor con una potencia verdaderamente extraordinaria de 125 000 hp, casi idéntica a la de los cruceros pesados estadounidenses de la clase «Salem», con un desplazamiento que era más o menos cuatro veces superior a los de la clase «Capitani Romani».

Los «Capitani Romani», capaces de desarrollar una velocidad de 43 nudos, tenían un considerable armamento principal, además de ocho lanzatorpedos e instalaciones para el transporte de las minas. Carecían de protección y pueden ser considerados, en su conjunto, especialmente adecuados para atacar los convoyes desprovistos totalmente de protección aérea.

El *Attilio Regolo*, el *Scipione l'Africano* y el *Pompeo Magno* entraron en servicio antes de la firma del armisticio; las otras unidades fueron desguazadas o hundidas por sus tripulaciones en el momento del armisticio para no caer en manos alemanas. Los dos primeros fueron debidos a la Armada francesa que sustituyó el armamento original con cañones de 105 mm, alemanes inicialmente.

El *Pompeo Magno*, rebautizado *San Giorgio*, y el *Giulio Germanico*, recuperado en el puerto de Castellammare di Stabia y rebautizado *San Marco*, sirvieron largo tiempo en la nueva flota italiana, después de amplios trabajos de reacondicionamiento y el embarco de cañones estadounidenses de 127/38.

Características
Clase «Capitani Romani»
Unidades (botadura): *Attilio Regolo* (1940), *Pompeo Magno* (1941), *Giulio Germanico* (1941) y *Scipione l'Africano* (1941).
Desplazamiento: estándar 3 750 toneladas; plena carga 5 400 toneladas.
Dimensiones: eslora 142,2 m; manga 14,4 m; calado 4,1 m.
Aparato motor: turbinas engranadas a dos ejes; potencia 110 000 hp.
Velocidad: superior a 40 nudos.
Dotación: 425 hombres.
Aviones: ninguno.
Protección: ninguna.
Armamento: ocho cañones de 135 mm; ocho montajes de 37 mm y ocho de 20 mm antiaéreos; ocho lanzatorpedos de 533 mm.

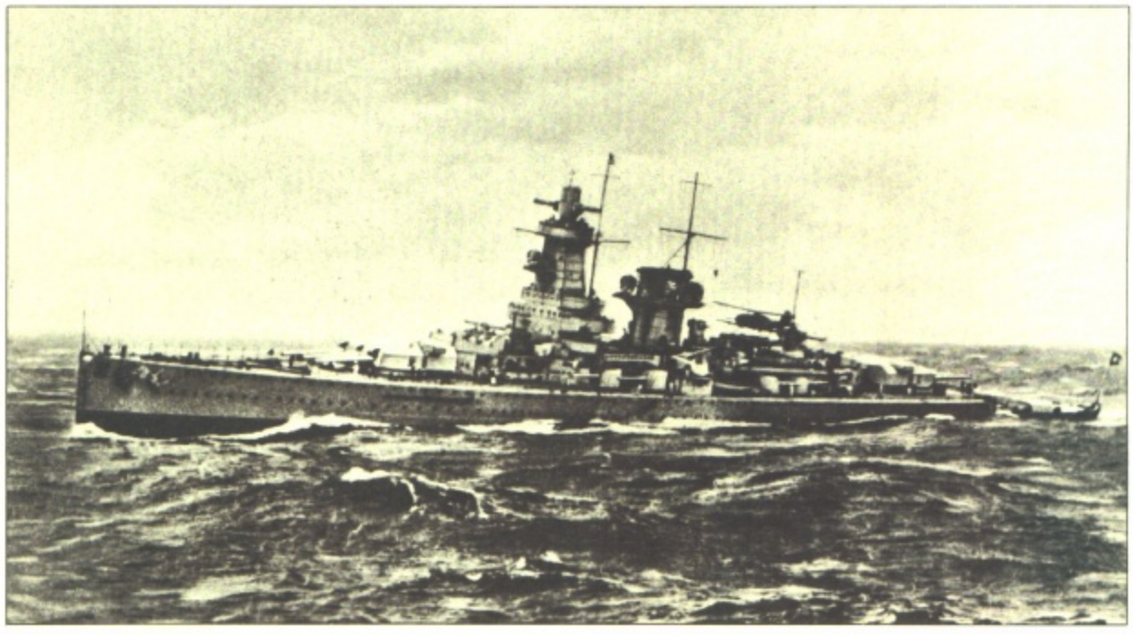
ALEMANIA

Acorazados de bolsillo clase «Deutschland»

Hasta 1934 y como consecuencia de las cláusulas del tratado de Versalles, Alemania no podía construir buques de guerra con un desplazamiento superior a las 10 000 toneladas. Por este motivo, los diseñadores se vieron obligados a lograr el mejor compromiso posible entre la velocidad, armamento y protección –factores opuestos entre sí– en los restringidos límites de este tonelaje, teniendo en cuenta además la exigencia de una elevada autonomía, indispensable para desarrollar la guerra de corso contra Francia y Gran Bretaña. Con este objetivo se instaló en las tres unidades de la clase «Deutschland» un aparato motor de nueva concepción, compuesto por ocho motores diesel a dos ejes; un sistema, en su conjunto, muy flexible y económico.

Por otra parte, la adopción de la soldadura eléctrica había permitido un ahorro del quince por ciento del peso y un aumento correspondiente del armamento y de la protección. En definitiva, los tres buques, que a pesar de todo superaban el desplazamiento declarado, adoptaron la concepción del crucero acorazado, más veloces que el buque de batalla y más potente que el crucero, pero vulnerable respecto al crucero de batalla.

Clasificados en Alemania como unidades acorazadas (*Panzerschiffe*), fueron conocidas en los círculos aliados como «acorazados de bolsillo», tras la destrucción del *Admiral Graf Spee* en el combate del Río de la Plata en diciembre de 1941, las dos unidades supervivientes fueron reclasificadas como cruceros pesados. El *Admiral Scheer* tuvo una breve vida operativa, pero coronada por el éxito como unidad corsaria, obteniendo una especial notoriedad con el hundimiento del crucero auxiliar *Jervis Bay*. El *Deutschland*, en cambio, rebautizado *Lützow* tras la desaparición del *Admiral Graf Spee*, pasó gran parte del tiempo hasta 1942 en el arsenal debido a los daños sufridos en dos torpedeamientos distintos y posteriormente participó en una operación al largo de cabo Norte el 30-31 de diciembre de 1942, que finalizó con una derrota táctica de la fuerza naval alemana. Las dos unidades se hundieron tras un ataque aéreo por parte de aviones británicos en los últimos días de la guerra.



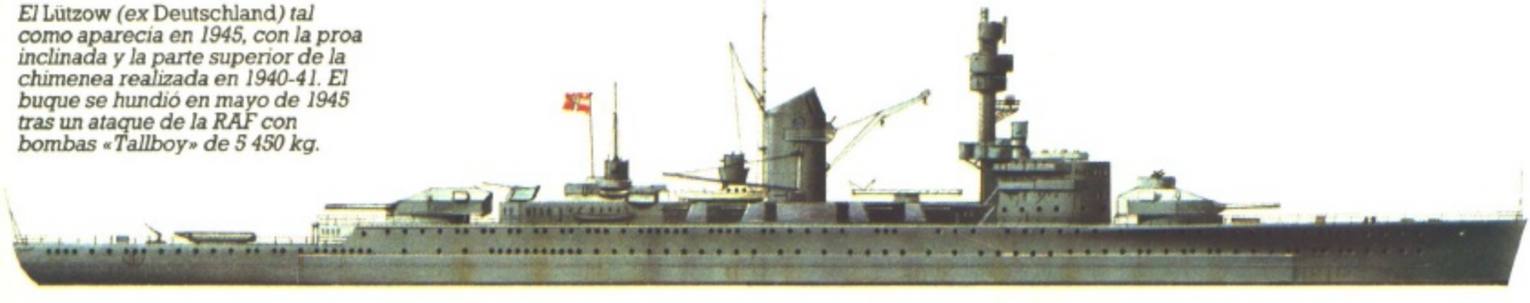
Robert Hunt Library

Características
Clase «Deutschland» (*Admiral Graf Spee*).
Unidades (botadura): *Deutschland* (1931), *Admiral Scheer* (1933) y *Admiral Graf Spee* (1934).
Desplazamiento: estándar 12 100 toneladas; plena carga 16 200 toneladas.
Dimensiones: eslora 186 m; manga 21,3 m; calado 5,8 m.
Aparato motor: ocho motores diesel MAN a dos ejes; potencia 56 000 hp.
Velocidad: 28,5 nudos.
Dotación: 1 150 hombres.

En la fotografía el* Admiral Graf Spee *navega con mar gruesa, exhibiendo la parte superior de la chimenea y el corte perpendicular de la proa, características del período prebélico.

Aviones: dos hidroaviones.
Protección: cintura 80 mm; puente 45 mm; torres 85-140 mm; barbeta 100 mm.
Armamento: seis cañones de 280 mm; ocho de 150 mm; seis de 105 mm antiaéreos.

El* Lützow *(ex* Deutschland*) tal como aparecía en 1945, con la proa inclinada y la parte superior de la chimenea realizada en 1940-41. El buque se hundió en mayo de 1945 tras un ataque de la RAF con bombas «Tallboy» de 5 450 kg.



ALEMANIA

Cruceros pesados clase «Hipper»

En los cruceros pesados que Alemania comenzó a construir en el segundo quinquenio de los años treinta, no se advertía influencia alguna del proyecto de los *Panzerschiffe* del tipo «Deutschland». El *Admiral Hipper*, que daba el nombre a la clase, votado en febrero de 1937 tras finalizar el período de validez de los distintos tratados, podía ser comparado, en cuanto a su desplazamiento a los grandes destructores japoneses, superior a ellos en protección, pero en inferioridad respecto al número de los cañones del calibre principal. Considerada como la mejor unidad de su tipo, participó en la campaña de Noruega de 1940 en la que resultó dañada tras chocar contra el destructor británico *Glowworm* que se fue a pique. A finales de ese mismo año y a comienzos de 1941 operó como corsario con gran éxito antes de regresar a las aguas noruegas donde, entre otros, hay que atribuir, al menos en parte a su presencia, el desastre del convoy aliado PQ 17 en julio de 1942. El último día de ese año, junto con el acorazado de bolsillo *Lützow* y algunos destructores, atacó sin éxito al convoy JW 15B al largo de cabo Norte. La reacción de Hitler ante este decepcionante resultado derivó en la orden urgente de poner fuera de servicio a todas las unidades de gran desplazamiento. El *Admiral Hipper* sobrevivió a la guerra y cayó en manos de los aliados en 1945. La misma suerte corrió el *Prinz Eugen*, conocido por haber acompañado al *Bismarck* en mayo de 1941 y, más tarde, a los *Scharnhorst* y *Gneisenau* en su célebre operación de paso del canal de la Mancha. La unidad

El* Prinz Eugen, *cedido a la Marina estadounidense en 1945, fue usado como blanco en el curso de un experimento con bombas nucleares.

Robert Hunt Library

Cruceros a la caza del *Bismarck*

Durante las primeras fases de la guerra del Atlántico, la amenaza de los buques de superficie alemanes sobre las rutas marítimas británicas fue enorme. Afortunadamente, los accesos alemanes al Atlántico Norte discurrían por los estrechos pasillos entre Gran Bretaña, Groenlandia e Islandia, fácilmente bloqueables por las fuerzas de la Royal Navy. En mayo de 1941, sin embargo, el acorazado alemán* Bismarck *y el crucero pesado* Prinz Eugen *llevaron a cabo un decidido intento de adentrarse en las zonas de tráfico marítimo británico.

Los cruceros Norkolf *(aquí fotografiado) y* Suffolk *de la clase «County» fueron los primeros en seguir a los buques alemanes. En unas condiciones muy difíciles, las dos unidades, con el auxilio del radar, mantuvieron el contacto hasta el encuentro balístico del* Bismarck *con los cruceros de batalla* Hood *y el acorazado* Prince of Wales.

Robert Hunt Library

A pesar del éxito del radar y los aviones, durante la segunda guerra mundial los cruceros conservaron la función tradicional de localización y seguimiento del enemigo, informando constantemente al mando supremo. En mayo de 1941, el nuevo acorazado alemán *Bismarck*, junto con el crucero pesado *Prinz Eugen*, abandonó el mar Báltico directamente hacia el Atlántico septentrional para realizar una incursión en la ruta del tráfico comercial y logístico. El Almirantazgo británico estaba en condiciones de anticipar sus movimientos y envió algunos cruceros hacia el norte, a los pasos en torno a Islandia, por donde era seguro que debía pasar el enemigo.

A causa de los hielos y de los campos minados defensivos, el estrecho de Dinamarca, entre Islandia y Groenlandia y con una longitud de 320 km, se había reducido en la práctica en su límite septentrional a únicamente 48 km que se encontraban patrullados por los cruceros británicos *Norfolk* y *Suffolk*.

El 21 de mayo se produjo el avistamiento, por parte de los aviones de reconocimiento, de las dos unidades alemanas que se reabastecían de combustible en Bergen, en la Noruega ocupada; ante esta noticia, el Almirantazgo británico hizo zarpar de la base de Scapa Flow al crucero de batalla *Hood*, al nuevo acorazado *Prince of Wales* además de destructores escolta y, algo más tarde, cuando llegó la información de que los navíos alemanes habían zarpado, el resto de la «Home Fleet».

El *Suffolk*, dotado con un radar no perfeccionado aún como el *Norfolk*, en la tarde del 23 de mayo avistó ópticamente la formación enemiga con ruta sur-oeste al límite de los hielos, a una distancia de 12 800 m. Enviado el mensaje de descubierta, el crucero británico se ocultó en un banco de niebla.

Durante diez horas en la breve noche ártica, los dos cruceros permanecieron próximos a la formación enemiga a una engañosa alternancia de buena y mala visibilidad; a veces perdieron el contacto, mientras que en otros momentos se vieron obligados a aumentar precipitadamente la velocidad. Sin embargo, en definitiva, la ininterrumpida secuencia de sus mensajes permitió al *Hood* y al *Prince of Wales* alcanzar contacto balístico a las 05,35 horas del 24 de mayo, con resultados desastrosos, sin embargo, ya que el mismo *Hood* saltó por los aires a la tercera salva del acorazado alemán. Entonces, el *Norfolk*, el buque más antiguo en el mando en la escena de la acción, ordenó interrumpir el combate al *Prince of Wales*, que había sido seriamente dañado, y retonó el seguimiento del enemigo en espera de la llegada de la «Home Fleet».

Imperial War Museum

Robert Hunt Library

El* Suffolk*, con su sistema de radar, mantuvo el contacto con el* Bismarck *siguiéndolo junto con el* Norfolk *y el* Prince of Wales *(este último dañado) hasta el amanecer del 25 de mayo cuando el* Bismarck *despistó momentáneamente a sus perseguidores.

Después del avistamiento del* Bismarck *por un hidroavión Catalina del Mando Costero de la RAF, el* Sheffield *recibió la orden de seguir al acorazado alemán. Una formación de aviones procedentes del* Ark Royal *lo atacó por error, afortunadamente sin consecuencias.

En este momento, el radar del *Suffolk* se mostró un instrumento decisivo, logrando mantener bajo control al *Bismarck*, que efectuaba una maniobra evasiva con el objeto de ocultar el alejamiento del *Prinz Eugen*. En la noche, una oleada de aviones lanzada al ataque por el portaaviones británico *Victorious* sólo produjo daños de poca importancia; tres horas después el *Suffolk* perdió el contacto. Sólo 30 horas más tarde el *Bismarck* fue localizado de nuevo cuando estaba a menos de un día de marcha.

Por causas fortuitas, la fuerza «H» procedente de Gibraltar se encontraba en buena posición para pasar a la acción y así se dispusieron los aparatos Fairey Swordfish del portaaviones *Ark Royal*. Estos aviones, sin embargo, dada la escasa visibilidad equivocaron el blanco lanzándose sobre el crucero *Sheffield*. El crucero resultó sin daños y fue capaz de guiar otra oleada de aviones que, esta vez, centraron con sus torpedos al *Bismarck*, ralentizados sensiblemente su andadura. Rastreado durante toda la noche por las torpederas, fue finalmente puesto fuera de combate al día siguiente por los buques de batalla *Rodney* y *King George V*. No obstante los disparos de sus gruesos calibres de 356 y 406 no lograron perforar la coraza vertical del *Bismarck* y fue necesario el golpe de gracia confiado al crucero *Dorsetshire*.

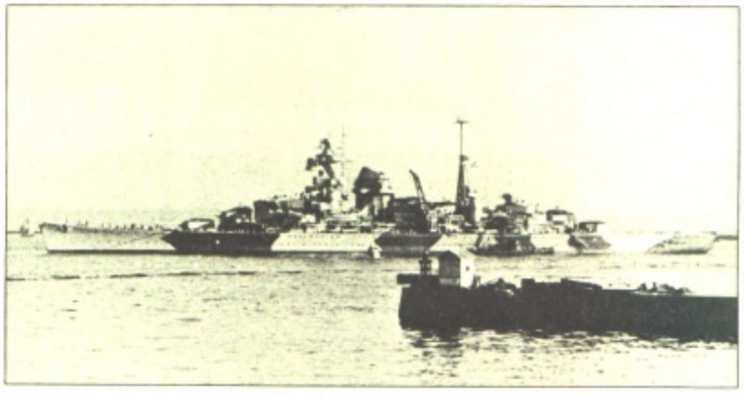
Robert Hunt Library

El* Norfolk *responde al fuego en el estrecho de Dinamarca. Pasó a ser la unidad más antigua tras el hundimiento del crucero* Hood *y ordenó interrumpir el combate al* Prince of Wales*, para continuar la persecución del enemigo.

encontró su final en la posguerra, cuando fue usada como blanco para un experimento con bombas nucleares en el océano Pacífico. El *Blücher* se hundió con graves pérdidas en su dotación en abril de 1940, alcanzado por las defensas costeras noruegas cuando navegaba por el fiordo de Oslo con una fuerza de invasión a bordo.

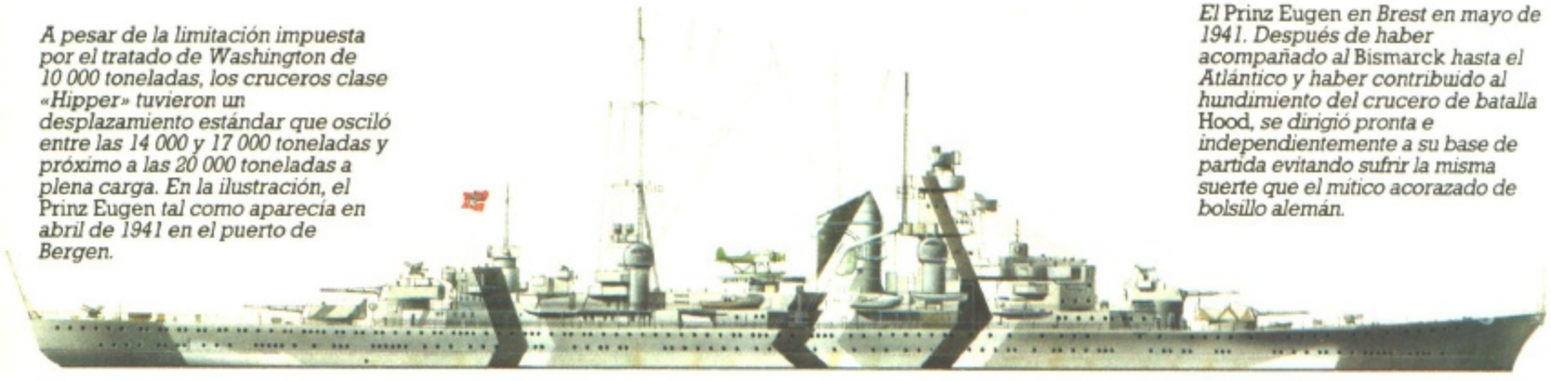
Características

Clase «Hipper» (*Prinz Eugen*)
Unidades (botadura): *Admiral Hipper* (1937), *Blücher* (1937) y *Prinz Eugen* (1938).
Desplazamiento: estándar 14 475 toneladas; plena carga 18 400 toneladas.
Dimensiones: eslora 210,4 m; manga 21,9 m; calado 7,9 m.
Aparato motor: turbinas Brown Boveri engranadas a tres ejes; potencia 132 000 hp.
Velocidad: 33,4 nudos.
Autonomía: 6 800 millas a 20 nudos.
Dotación: 1 450 hombres.
Aviones: dos hidroaviones.
Protección: cintura 70-80 mm; puente 12-50 mm; torres 70-105 mm; contracarena submarina.
Armamento: ocho cañones de 203 mm; doce de 105 mm antibuques y antiaéreos; doce montajes de 37 mm antiaéreos y 24 de 20 mm también antiaéreos; doce lanzatorpedos de 533 mm y una catapulta para los hidroaviones.



Imperial War Museum

El Prinz Eugen *en Brest en mayo de 1941. Después de haber acompañado al* Bismarck *hasta el Atlántico y haber contribuido al hundimiento del crucero de batalla* Hood, *se dirigió pronta e independientemente a su base de partida evitando sufrir la misma suerte que el mítico acorazado de bolsillo alemán.*



A pesar de la limitación impuesta por el tratado de Washington de 10 000 toneladas, los cruceros clase «Hipper» tuvieron un desplazamiento estándar que osciló entre las 14 000 y 17 000 toneladas y próximo a las 20 000 toneladas a plena carga. En la ilustración, el* Prinz Eugen *tal como aparecía en abril de 1941 en el puerto de Bergen.

GRAN BRETAÑA

Cruceros pesados clase «County»

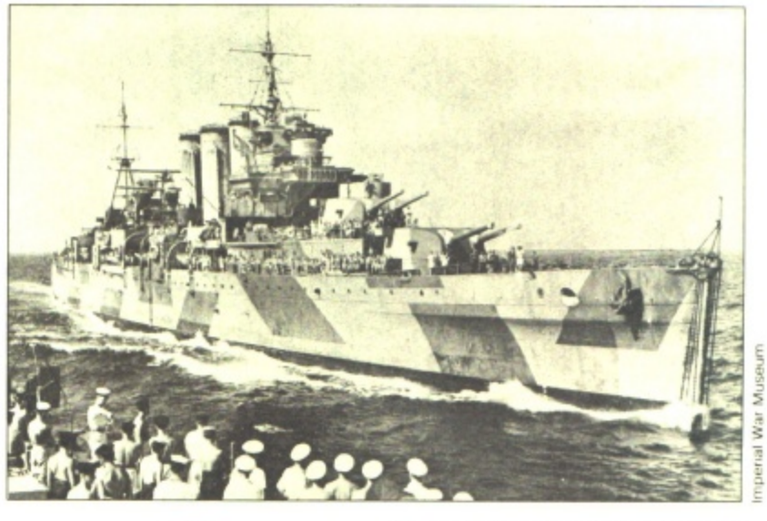
Para ponerse al mismo nivel que las otras potencias firmantes del tratado de Washington y respetar las cláusulas (conformaban en la práctica en desplazamiento de unas 10 000 toneladas de las unidades tipo «Hawkins»), Gran Bretaña emprendió la construcción de los cruceros de la clase «County» (o clase «A»), que representaron un óptimo equilibrio entre las exigencias opuestas de armamento, protección y velocidad, especialmente adecuados a la protección del tráfico en las amplias rutas oceánicas. Reconocibles por sus tres chimeneas, tenían un considerable bordo libre, una excelente autonomía y óptimo estándar de habitabilidad. En conjunto se trataba de buques eficaces y muy populares en los círculos de la Armada Real británica, cuyo programa constructivo sin embargo fue recortado en cinco unidades, canceladas por la entrada en vigor del tratado de Londres. Si bien fueron construidas en tres grupos separados (clases «Kent» de siete unidades, «London» de cuatro y «Norfolk» de dos), los tipos «County» inicialmente eran muy similares. Las variantes surgieron más tarde, en el curso de los años treinta, cuando fueron sometidas a trabajos de modernización. Estas variantes afectaron esencialmente a las superestructuras modificadas para alojar un hangar o bien para aumentar la estabilidad de los buques, el *London*, en especial, tras el proceso de reacondicionamiento de 1941, tenía una apariencia muy similar a un crucero de la clase «Fiji», pero con mayor eslora y con un mejor armamento antiaéreo. El estallido de la guerra interrumpió este proceso de transformación en otras unidades de la clase.

La principal contribución de los cruceros tipo «County» a la guerra en el mar estribó en la protección de los convoyes, misión vital aunque no espectacular, y en las operaciones contra los buques corsarios. El *Canberra* de la Marina australiana, el *Dorsetshire* y el *Cornwall* de la británica se hundieron en el curso de las distintas operaciones bélicas.

Características

Clase «County» (subclase «London»).
Unidades (botadura): *Berwick* (1926), *Cornwall* (1926), *Cumberland* (1926), *Kent* (1926), *Suffolk* (1926), *Australia* (1927), *Canberra* (1927), *Devonshire* (1927), *London* (1927), *Shropshire* (1928), *Sussex* (1928), *Dorsetshire* (1929), y *Norfolk* (1928).
Desplazamiento: estándar 9 825 toneladas; plena carga 14 000 toneladas.
Dimensiones: eslora 193,3 m; manga 20,2 m; calado 6,6 m.
Aparato motor: turbinas Parsons o Brown Curtis engranadas a cuatro ejes; potencia 80 000 hp.
Velocidad: 32 nudos.
Dotación: 660 hombres.
Aviones: uno o tres hidroaviones.
Protección: cintura 76-127 mm; puente 38-102 mm; torres 38-51 mm; barbette 25 mm.
Armamento: ocho cañones de 203 mm; ocho de 102 mm antiaéreos; ocho o 16 montajes pom-pom antiaéreos; ocho lanzatorpedos de 533 mm.

El Devonshire, *clase «County», se aproxima al* Mauritius *en navegación en el océano Índico. Las dos unidades se disponen a efectuar un transbordo de materiales o de personal, mediante un andarivel que es enviado por medio de un cabo.*



Imperial War Museum

Abajo. El Norfolk *como aparecía en 1943. Los cruceros pesados clase «County», dotados con una excelente autonomía, representaron un compromiso constructivo, estudiado para obtener la mayor eficacia en la protección del tráfico.*

HMS *Exeter* en acción

El HMS* Exeter *fue diseñado durante los años veinte como una alternativa barata de los excelentes pero costosos cruceros de la clase «County». En su relativamente breve carrera bélica vivió desde las mieles de la victoria hasta su amarga derrota, pero entretanto se había labrado una excelente reputación como buque de guerra de primera fila.

Las cláusulas del Tratado de Washington de 1921, si bien acordaron eliminar la peligrosa competición que se había establecido entre las potencias victoriosas en el campo de las construcciones de los buques de línea, tuvieron el efecto contrario en lo referente a los cruceros. Los límites máximos fijados en el Tratado –desplazamiento de 10 000 toneladas y armamento de 203 mm– formaron pronto el cuadro dentro del que los proyectistas navales hubieron de instalar el máximo potencial bélico posible.

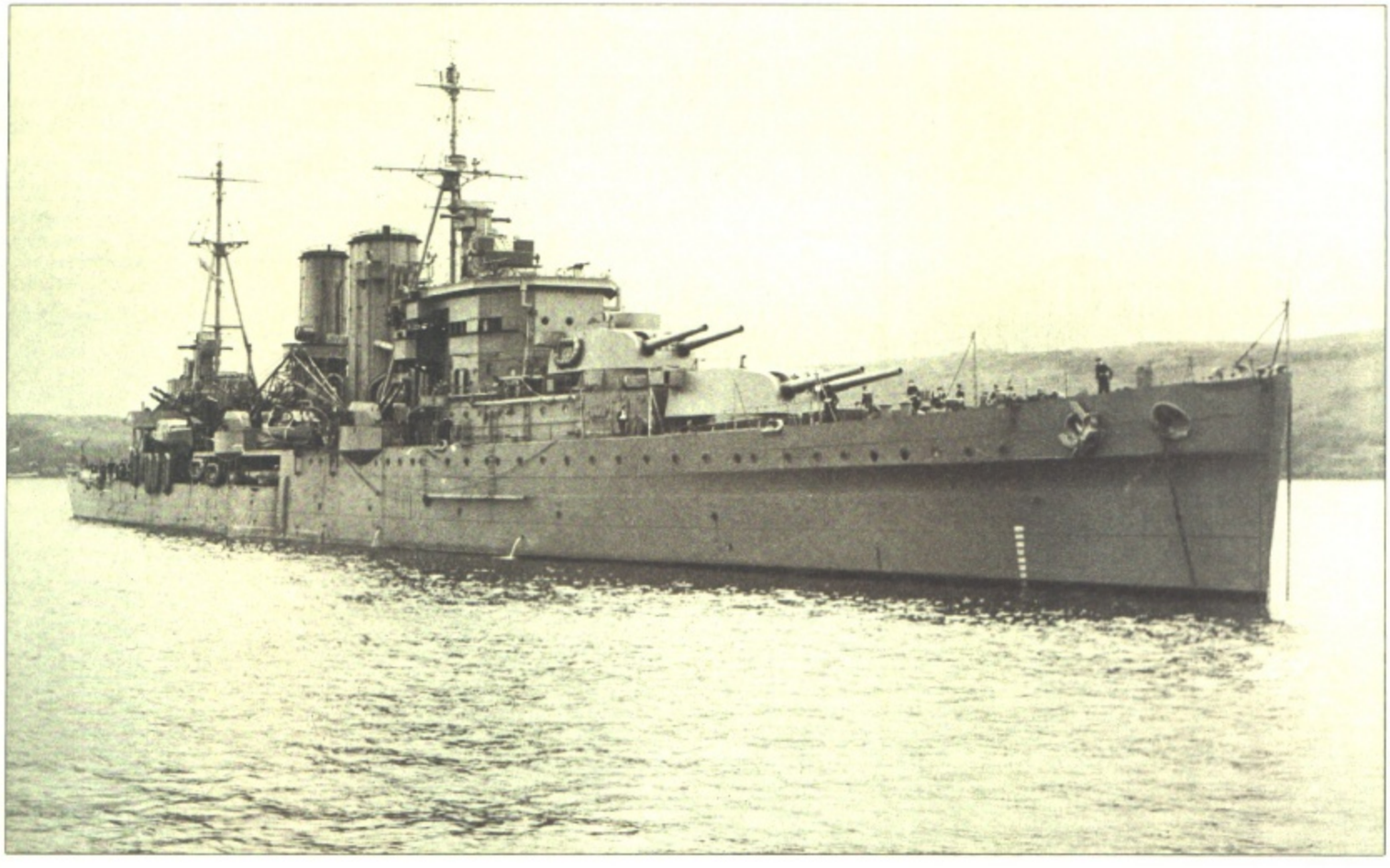
Sin embargo, Gran Bretaña no pretendía adquirir unas pocas unidades muy potentes, sino un gran número de unidades con notable autonomía que fueran capaces de vigilar las rutas oceánicas del tráfico y salvaguardar sus intereses en todo el mundo. A pesar de ello, y a regañadientes, se decidió, frente a la feroz competición entre las otras potencias, la construcción de los trece grandes cruceros pesados de la clase «County» (o clase «A») de tres chimeneas y con cañones de 203 mm, iniciándose con los cuatro «London» en los años 1925-26. Dotados con una autonomía, velocidad, armamento y habitabilidad verdaderamente excelentes, su protección, en cambio, era deficiente; por otra parte, su costo de dos millones de libras esterlinas era considerado excesivo en una época de restricciones financieras generalizadas.

En la línea con la concepción operativa anteriormente indicada, se dio curso también a la construcción de una clase «B» de cruceros con un desplazamiento reducido de 9 900 toneladas a menos de 8 400 y batería de seis (en lugar de ocho) cañones de 203 mm, lo que permitió reducir la eslora (175 m en lugar de los 193 m anteriores), lo que también ocasionó por contra una menor dotación de combustible (1 900 toneladas en lugar de 3 200). Asimismo, la protección era poco consistente: 51 mm en el puente contra el tiro curvo a gran distancia y entre 51 y 76 en los flancos de protección del aparato motor. Las tres chimeneas fueron reducidas a dos, la de proa, de mayores dimensiones.

Al estallido de la segunda guerra mundial en setiembre de 1939, el *Exeter*, junto con el *Cumberland* (clase «County») y el *Ajax* (clase «Leander» con cañones de 152 mm) formaba la división de América del Sur, asignada al comandante en jefe del Atlántico Meridional, a través del cual pasaban corrientes de tráfico extremadamente importantes. Como es sabido, Alemania, conocedora de la vulnerabilidad del flujo comercial que alimentaba a Gran Bretaña por mar, había construido unidades especialmente adecuadas para la guerra en corso y, entre ellas, destacan los tres *Panzerschiffe*, más conocidos como «acorazados de bolsillo», unidades de 10 000 toneladas potentemente armadas, con una buena protección y una gran autonomía gracias a la propulsión diesel. Quince días antes del inicio de las hostilidades, dos de ellos abandonaron su base y pusieron proa hacia el Atlántico con la orden, en caso de guerra, de interrumpir las líneas de abastecimiento británicas, evitando, sin embargo, el encuentro con unidades enemigas capaces de causarles daños no susceptibles de reparación lejos de sus diques secos.

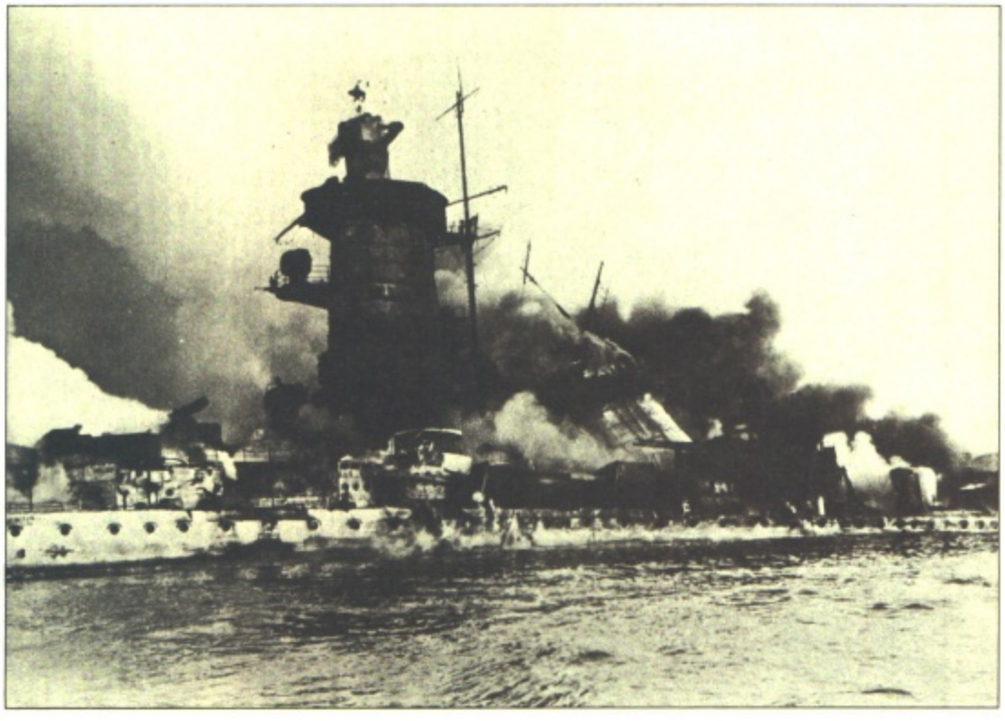
El *Admiral Graf Spee*, dotado como los otros dos de seis piezas de 280 mm, ocho de 150 mm y seis de 105 mm, a finales de setiembre echó a pique el vapor de líneas *Clement*, al largo de la costa brasileña. En ese momento ya les daban caza ocho grupos navales británicos y franceses, entre ellos la fuerza «G», formada por la división de América del Sur, reforzada por el *Achilles*, gemelo del *Ajax*, de la Armada neozelandesa. Bajo la insignia del comodoro Harwood, los cuatro buques debían patrullar una enorme superficie: sin embargo, el comandante del grupo estaba seguro de que, tarde o temprano, el corsario alemán intentaría atacar la importante corriente de tráfico en el estuario del Río de la Plata. Esta convicción se mostró fundada, pero cuando en la mañana del 13 de diciembre de 1939, la fuerza «G» avistó al *Graf Spee* al largo de la costa uruguaya, Harwood tan sólo disponía de tres

Proyectado como un crucero de la clase «County», de reducidas dimensiones, el* Exeter *participó en numerosas operaciones bélicas, desde el combate con el acorazado de bolsillo alemán* Graf Spee *a la protección de convoyes y las patrullas oceánicas, hasta su última acción en las Indias neerlandesas.

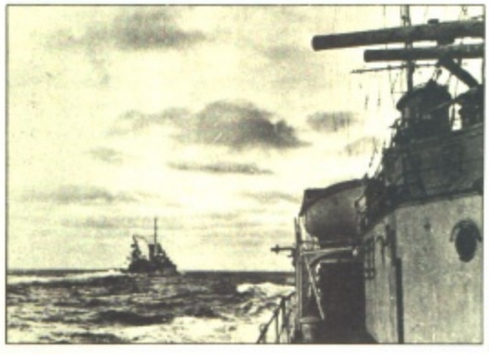


Imperial War Museum

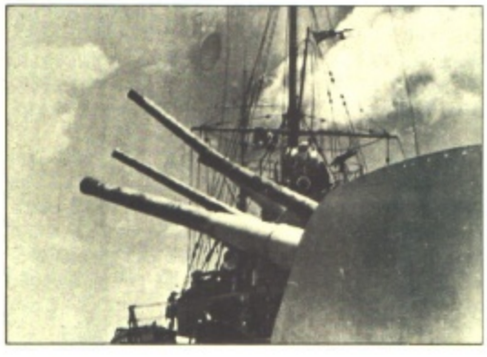
HMS *Exeter* en acción



Robert Hunt Library



Robert Hunt Library



Robert Hunt Library

Arriba. *Aunque no estaba gravemente dañado, el* Graf Spee *se vio obligado a entrar en Montevideo por la acción conjunta de los cruceros* Exeter, Ajax *y* Achilles. *Convencido de que una fuerza naval británica muy superior lo esperaba al largo, el capitán de navío Langsdorff decidió autohundirlo.*

Arriba, derecha. *El* Ajax *y el* Achilles, *con la proa hacia el estuario del Río de la Plata, las dotaciones en sus puestos de combate y los cañones orientados. La noticia de que el acorazado de bolsillo* Admiral Graf Spee *había abandonado Montevideo fue seguida inmediatamente por la de su autodestrucción.*

Arriba. *El* Achilles, *con las piezas a su máxima elevación, proximo a cubrir la distancia del* Graf Spee. *Los cañones de 280 de la unidad alemana estaban en aquel momento martilleando al* Exeter *que, centrado numerosas veces por el tiro enemigo, perdió, finalmente, todo su armamento principal.*

unidades, mientras que el *Cumberland* se encontraba destacado en las aguas cercanas a las islas Falkland (Malvinas).

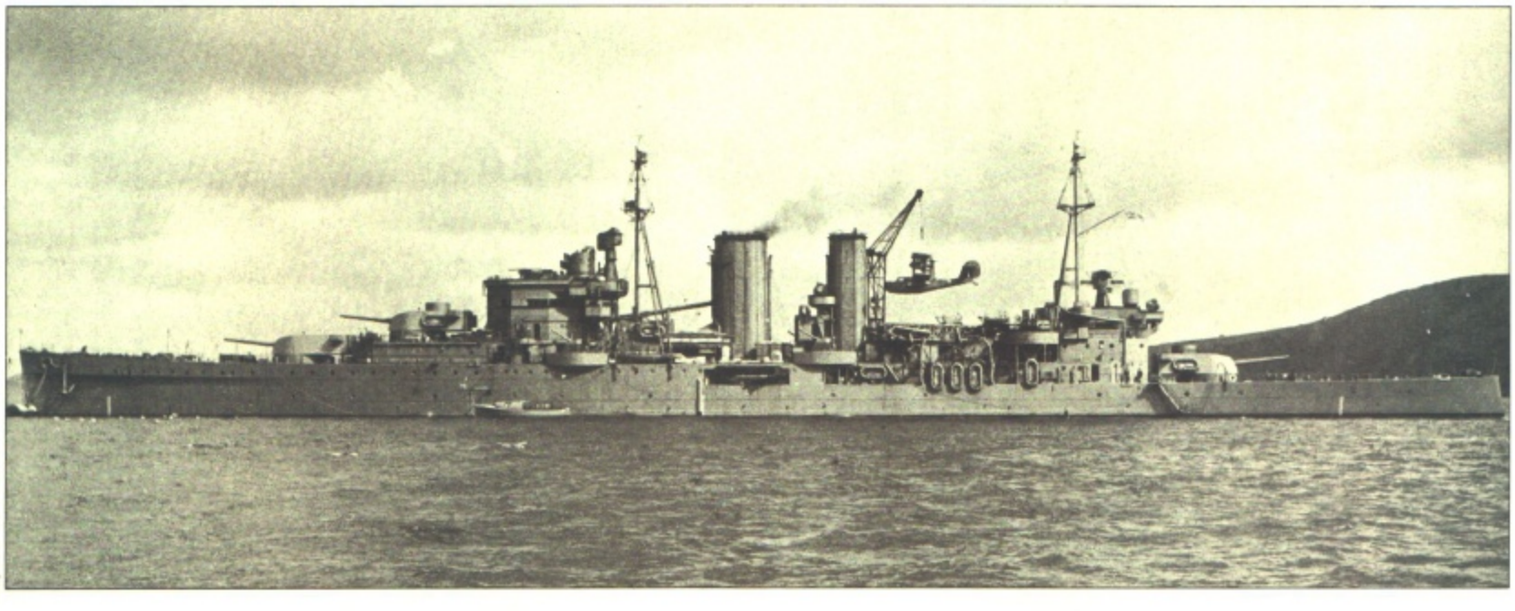
El comodoro ya había discutido largamente con los comandantes a sus órdenes un plan táctico para obligar al enemigo a dispersar el tiro durante el combate. Y así sucedió; el *Exeter* se situó en posición por un lado del enemigo y los dos cruceros ligeros por el otro. El *Graf Spee* abrió fuego contra estos últimos a 17 400 m, dirigiéndolo después sobre el *Exeter* cuando los proyectiles de 203 mm de éste ya lo estaban encuadrando.

Con un giro de casi 180.°, el acorazado de bolsillo puso al *Exeter* ligeramente a popa del través por babor, disparándole con sus seis cañones del calibre principal. Al mismo tiempo trabó combate con los dos buques británicos más pequeños mediante el armamento secundario de 150 mm.

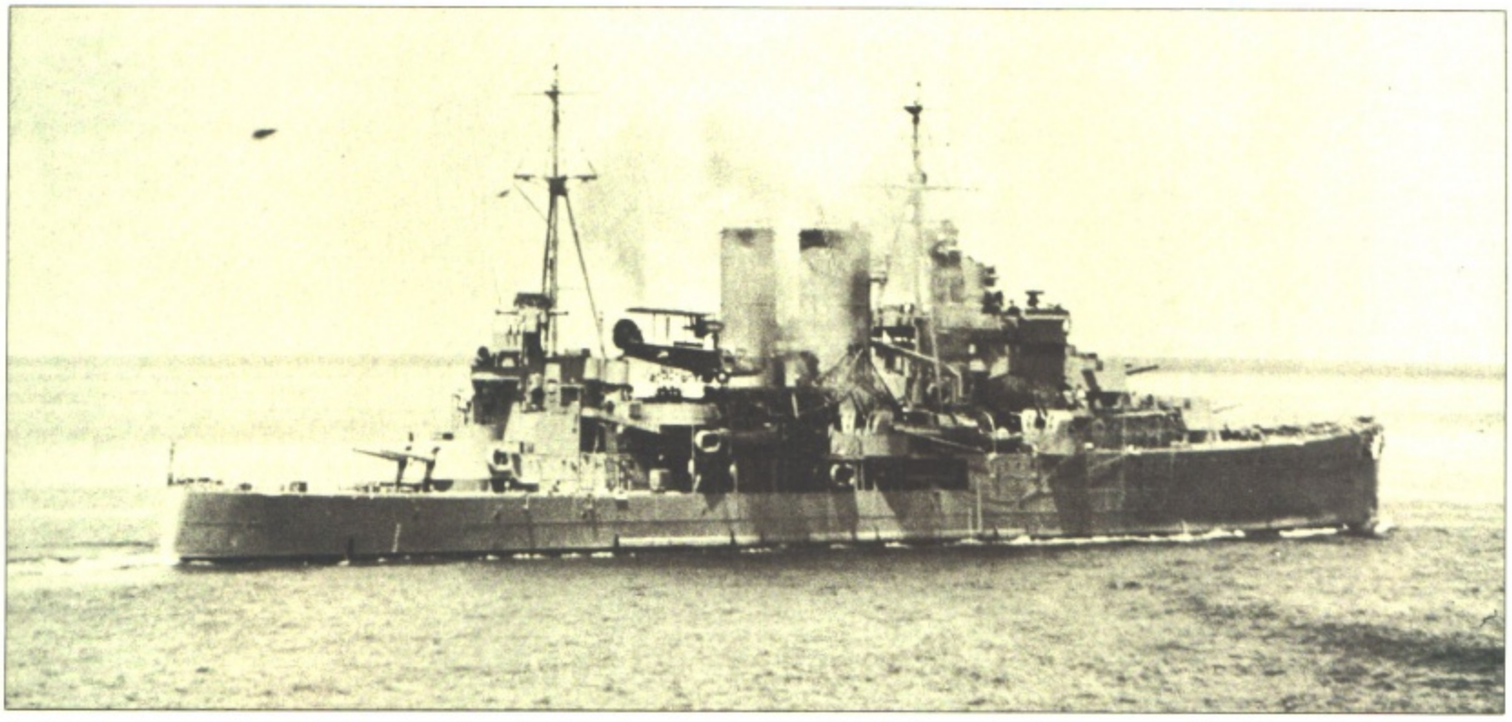
El *Exeter* se encontró en poco tiempo centrado por el tiro enemigo, muy preciso porque disponía de radar; tres proyectiles de 280 mm pusieron fuera de combate a una de las torres y el sistema del gobierno; el buque, sin embargo, guiado por el puente de mando de emergencia, continuó el combate tenazmente, lanzando una salva de torpedos, que falló por poco el blanco. Alcanzado de nuevo, se escoró a estribor, mientras viraba para lanzar por babor los torpedos, que nuevamente eludió el *Graf Spee* al maniobrar. Situado cómodamente a tiro otras dos veces, el *Graf Spee*, siempre preciso, le puso otra torre fuera de servicio y se produjo un conato de incendio que aumentó poco a poco de forma peligrosa. El tenaz *Exeter* estaba ya en las últimas; cegado y en llamas, viró para destrabarse y puso proa al sur.

Mientras, los dos cruceros, prácticamente to-

El **Exeter** ***después de los trabajos de reparación, mientras un hidroavión Walrus es izado a bordo. Las modificaciones principales efectuadas durante la tregua supusieron la ampliación del puente de mando, la reducción de la arboladura y el incremento del armamento secundario y el antiaéreo.***



Imperial War Museum



Imperial War Museum

davía indemnes, maniobraron de forma que la unidad alemana no pudiera iniciar el seguimiento, pareció repentinamente que la determinación demostrada hasta entonces por el *Graf Spee* se había venido abajo. Después de una hora desde el inicio del combate, se había dirigido hacia poniente, mientras que el *Ajax* y el *Achilles* le seguían para obligarlo finalmente a entrar en Montevideo.

El *Graf Spee* había encajado 27 proyectiles que le ocasionaron la pérdida de 36 hombres (el *Exeter* perdió a su vez 61) y daños materiales en las superestructuras. Sin esperanzas de poder regresar a Alemania, aquella formidable máquina de guerra, todavía poderosa, fue hundida por su tripulación.

Reparado lo mejor que se pudo en Port Stanley en las Falkland, el *Exeter* regresó a Gran Bretaña, donde realizó amplio periodo de reformas antes de ser enviado a Oriente, donde la situación estaba empeorando. En efecto, después de Pearl Harbor, los japoneses, en una brillante campaña, se apoderaron de las Indias Neerlandesas, gracias a un empleo máximo del potencial aeronaval disponible, creando un estado constante de inseguridad entre los aliados mediante una atrevida conducta operativa.

Un grupo de buques estadounidenses, británicos, neerlandeses y australianos, unidos en el último momento, constituía la denominada fuerza «ABDA» (*American-British-Dutch-Australian*) que a finales de febrero de 1942 estaba ya deteriorada y desmoralizada. Tras la caída de Singapur, la isla de Java representaba el último bastión defensivo en el camino hacia el continente australiano: el 27 de febrero se aproximaban a ella dos grupos navales japoneses, de los que el de levante, el más numeroso, comprendía 41 transportes que llevaban a bordo el grueso de la fuerza de invasión.

Una formación aliada, compuesta por cinco cruceros –entre ellos el *Exeter*– y diez destructores, al mando del almirante neerlandés Karel Doorman, zarpó para interceptar al enemigo. En teoría las fuerzas de apoyo japonesas –cuatro cruceros y quince destructores– podía considerarse prácticamente similar a las aliadas, pero en realidad aquéllas eran superiores en cuanto al desplazamiento y armamento de las distintas unidades y sobre todo por la elevada moral que tenían en aquel momento.

Tras un intercambio inicial de la artillería, los japoneses lanzaron un ataque decidido con los torpedos, mientras el *Exeter*, segunda unidad en las líneas aliadas, encajaba un proyectil de 203 mm, lanzado desde el *Nachi*, en la sala de calderas. En llamas y con la velocidad reducida a cinco nudos, el crucero abandonó la formación, creando cierta confusión en los buques que le seguían.

Bajo la cobertura de una cortina de humo lanzada por los destructores, el *Exeter* se dirigió hacia el sur, llevándose consigo a los oficiales de enlace y el código de señales indispensables para las comunicaciones entre los buques de las distintas nacionalidades, mediante las cuales el almirante neerlandés se hacía entender con las restantes unidades de la fuerza multinacional.

A pesar del acoso de los cruceros ligeros japoneses, la decidida intervención de los destructores, de los que se perdió el *Electra*, permitió al *Exeter* efectuar las reparaciones en la base de Surabaya, mientras que después de varios ataques inútiles, el almirante Doorman resultó muerto y los cruceros neerlandeses fueron hundidos. La fuerza «ABDA» había cesado de existir.

Tras una breve reparación y después de abastecerse de combustible, el *Exeter* zarpó en la tarde siguiente, junto con dos destructores, en un intento de eludir al enemigo y alcanzar la isla de Ceilán. Avistado por el reconocimiento aéreo japonés, aunque capaz de desarrollar todavía una velocidad de 23 nudos, se encontró en la mañana del primero de marzo ante una potente formación japonesa de cuatro cruceros pesados y cuatro unidades de escolta. En un duro y desigual combate que duró más de dos horas, los destructores *Pope* y *Encounter* se batieron encarnizadamente para proteger al *Exeter*, efectuando diversos ataques contra el enemigo, que se había dividido mientras tanto para atacar a las unidades británicas por los dos flancos. Finalmente sucumbieron; el *Exeter*, alcanzado varias veces también por torpedos, se hundió inclinándose hacia la derecha, en tanto que los dos destructores se hundieron media hora más tarde.

El Exeter *en acción en el estrecho de Karimata, al largo de la isla de Sumatra, pocos días antes de la caída de Singapur, mientras defiende a un convoy aliado de un ataque aéreo japonés.*

A mediodía del 1.° de marzo de 1942, en el mar de Java, después de haber sido alcanzado repetidamente por el tiro de cuatro cruceros pesados y por los torpedos de los destructores japoneses, se hundió el crucero* Exeter, *que había participado en numerosos combates.

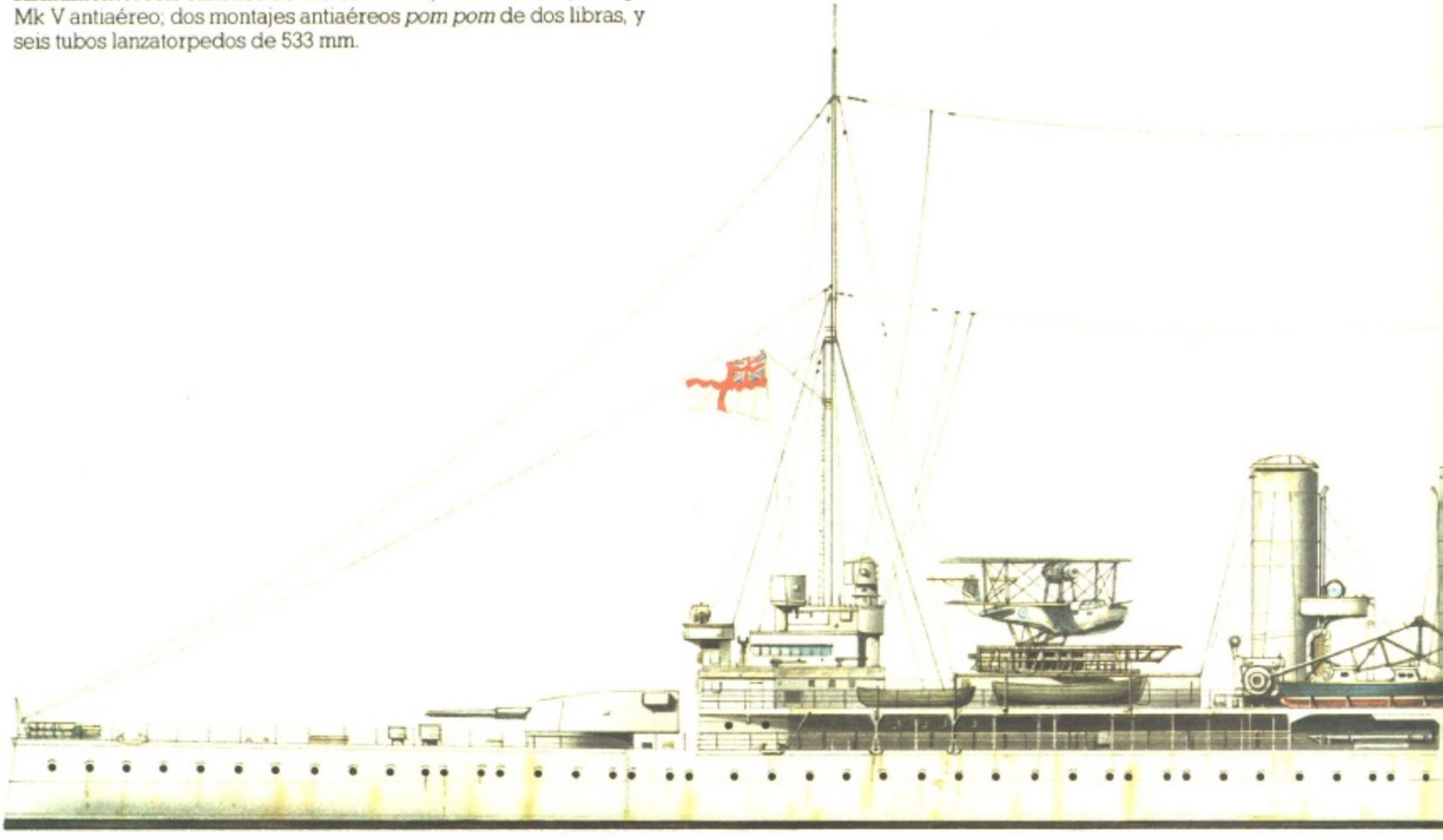
Imperial War Museum

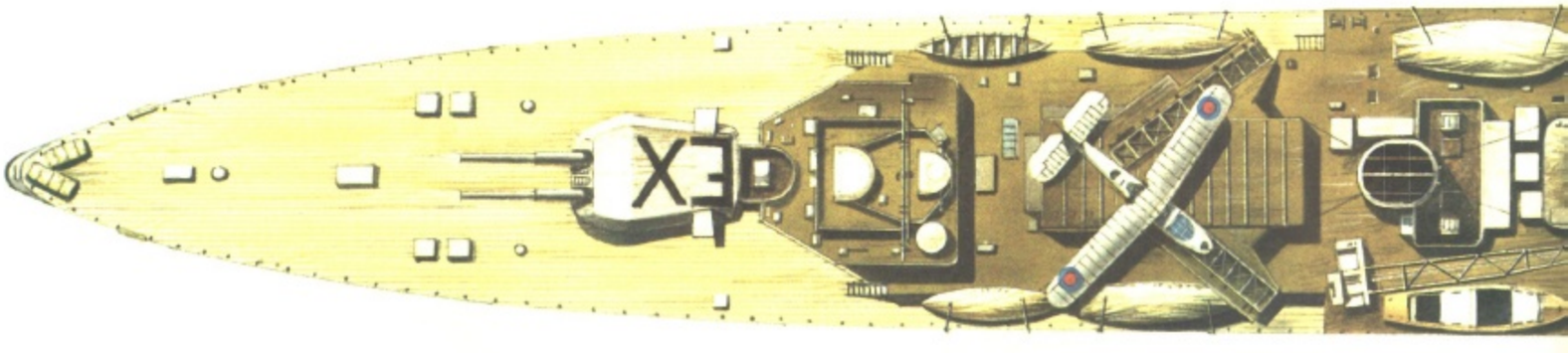
HMS *Exeter* en acción

Características

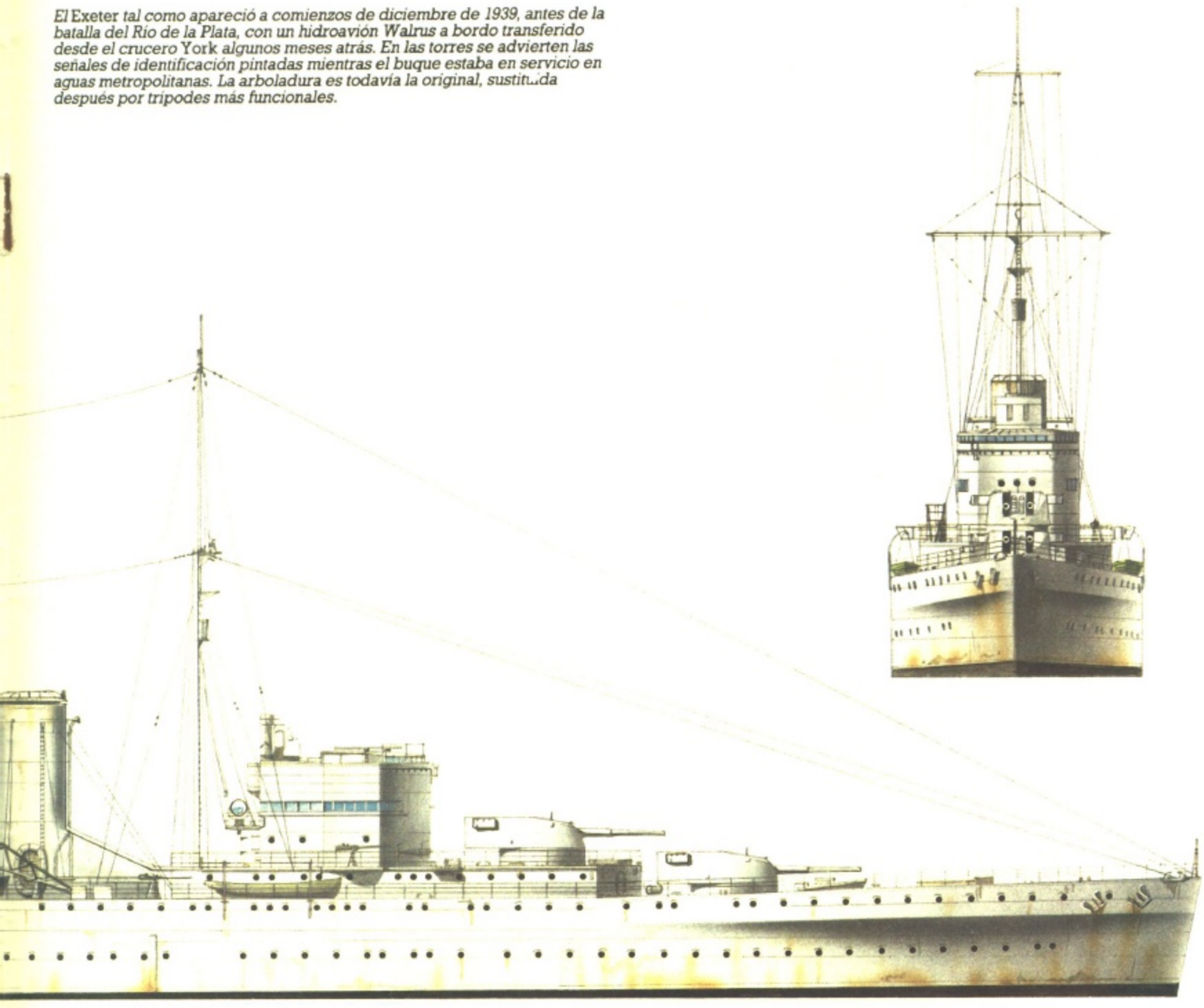
HMS Exeter

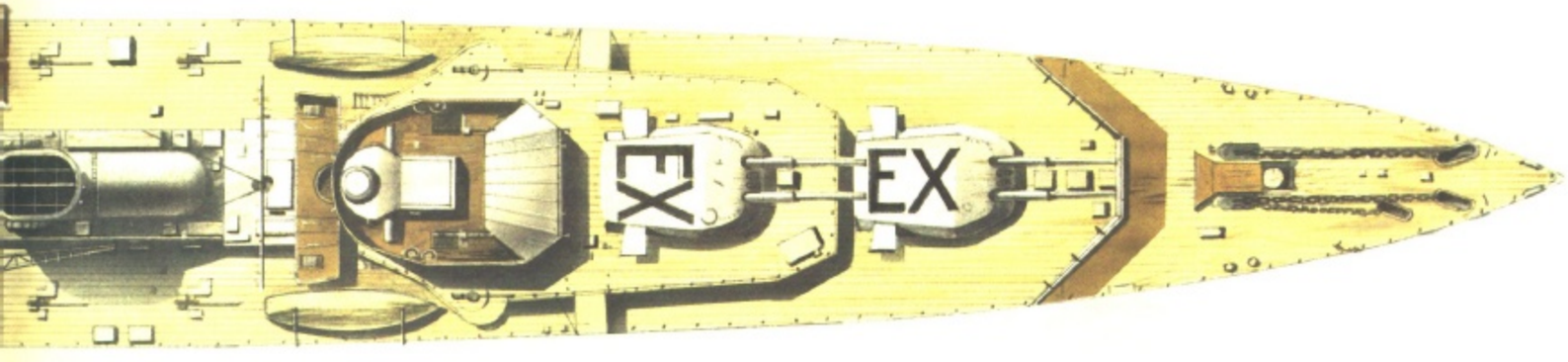
Botadura: 1 de agosto de 1928.
Alistamiento: 23 de julio de 1931.
Desplazamiento: estándard 8 390 toneladas; a plena carga 10 490 toneladas.
Dimensiones: eslora 175,25 m; manga 17,58 m; calado 6,17 m.
Aparato motor: turbinas Parsons con reductores a cuatro ejes; potencia 80 000 hp.
Velocidad: 32 nudos.
Dotación: 630 hombres.
Aviones: un hidroavión Supermarine Walrus.
Protección: cintura 76,2 mm; depósitos de municiones 25,4-101,6 mm; torres y barbetas 25,4 mm.
Armamento: seis cañones de 203/50 Mk VII; cuatro de 101,6/45 QF Mk V antiaéreo; dos montajes antiaéreos *pom pom* de dos libras, y seis tubos lanzatorpedos de 533 mm.





El Exeter tal como apareció a comienzos de diciembre de 1939, antes de la batalla del Río de la Plata, con un hidroavión Walrus a bordo transferido desde el crucero York algunos meses atrás. En las torres se advierten las señales de identificación pintadas mientras el buque estaba en servicio en aguas metropolitanas. La arboladura es todavía la original, sustituida después por trípodes más funcionales.





GRAN BRETAÑA

Cruceros ligeros clase «Arethusa»

En la época del tratado de Londres, Gran Bretaña estaba construyendo algunos cruceros armados con cañones de 152 mm, los primeros desde el fin del conflicto, en sustitución de los tipos «C» y «D». Se trataba de cinco cruceros clase «Leander» con ocho cañones de ese calibre en torres dobles (todavía experimentales en el *Enterprise*), seguidos por la clase «Amphion» de tres ejemplares con las chimeneas distantes entre sí debido a una disposición más racional de las salas de máquinas y calderas. La ratificación del tratado de Londres impuso un límite al tonelaje final permitido a Gran Bretaña de las unidades de nueva construcción armadas con los 152, por lo que se emprendió la construcción de los cruceros clase «Arethusa», de dimensiones más reducidas y con seis cañones, de los cuales sólo se realizaron un total de cuatro ejemplares al ser considerados demasiado pequeños.

En el curso de la segunda guerra mundial se destacaron especialmente los cruceros *Aurora* y *Penelope*, núcleo principal de la fuerza «K», que, con base en Malta, causó grandes pérdidas al tráfico de aprovisionamiento italiano destinado a la armada del Eje en el África Septentrional. Ambos sufrieron daños muy graves en una acción nocturna cuando la fuerza «K» se adentró en un campo de minas, sufriendo gravísimas pérdidas. El *Penelope*, después de los trabajos de reparación, zarpó inmediatamente, participando en los combates aeronavales más duros de todo el teatro Mediterráneo. Todavía junto al *Aurora* en la fuerza «Q», el *Penelope* participó en las operaciones anfibias aliadas en Sicilia y Salerno. Posteriormente fue dañado por un ataque aéreo en el mar Egeo y estuvo presente en el desembarco de Anzio, alcanzado por un torpedo lanzado por un submarino mientras navegaba de regreso a Nápoles, se hundió en febrero de 1944. Asimismo, el crucero *Galatea* de la misma clase se hundió durante el curso de la segunda guerra mundial.

Los cruceros de la clase «Arethusa», construidos dentro de los límites fijados por el tratado de Washington, y aunque considerados como demasiado pequeños, desplegaron un óptimo servicio de guerra en el Mediterráneo.

Características

Clase «Arethusa»
Unidades (botadura): *Arethusa* (1934), *Galatea* (1934), *Penelope* (1935) y *Aurora* (1936).
Desplazamiento: estándar 5 250 toneladas; normal 6 500 toneladas; plena carga 6 780 toneladas.
Dimensiones: eslora total 154,2 m; eslora entre perpendiculares 146,5 m; manga 15,5 m; calado 4,2 m.
Aparato motor: turbinas de engranaje a cuatro ejes; cuatro calderas tipo Almirantazgo; potencia 64 000 hp.
Velocidad: 32,25 nudos.
Autonomía: 5 000 millas a 14 nudos.
Dotación: 470 hombres.
Aviones: un hidroavión.
Protección: cintura 51 mm; puente 51 mm; torres 25 mm; puesto de mando 25 mm.
Armamento: seis cañones de 152 mm; ocho de 102 mm antiaéreos; ocho montajes *pompom* antiaéreos; seis lanzatorpedos de 533 mm.

Imperial War Museum

Abajo. Cruceros ligeros de tres generaciones distintas se dirigen a sus posiciones iniciales para el bombardeo naval preparatorio del desembarco de Normandía, en junio de 1944. Más allá del Arethusa *se observa el* Danae, *que entró en línea en 1918, y al* Mauritius, *de 1941.*

Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Cruceros pesados clase «Town»

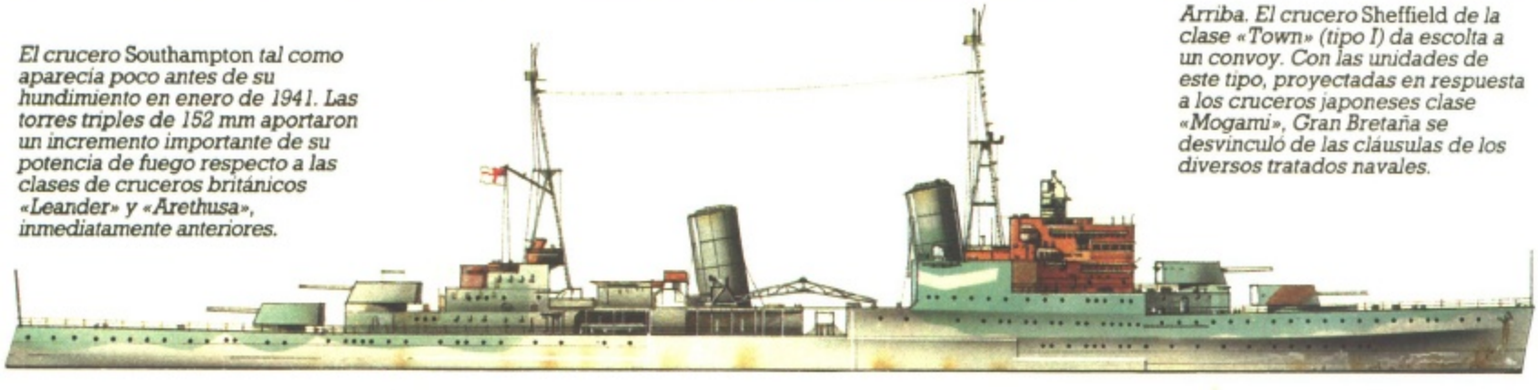
Los ocho cruceros clase «Town» (o «Southampton»), con los que Gran Bretaña se desvinculó de las cláusulas previstas en los distintos tratados navales, conjuntamente con las unidades estadounidenses de la clase «Brooklyn» representaron la respuesta a los tipos «Mogami» construidos en Japón. En el plano funcional, dichos cruceros, con su potente armamento, constituían un componente esencial de la flota de batalla, entendida no específicamente, y más tarde a la protección del tráfico de aprovisionamiento, como era en cambio, para la clase «Leander» y las posteriores. Botados en el bienio 1936-37 y alistados antes del inicio de la segunda guerra mundial, aunque un poco más pequeños que los «Mogami», tenían un armamento de doce cañones de 152 mm en cuatro torres triples y podían desarrollar una velocidad superior a los 32 nudos. Durante la guerra fueron utilizados esencialmente en el teatro europeo; tres se perdieron en el Mediterráneo pero ninguno de ellos en un combate directo de superficie.

Respecto al desplazamiento y a la

Imperial War Museum

Arriba. El crucero Sheffield *de la clase «Town» (tipo I) da escolta a un convoy. Con las unidades de este tipo, proyectadas en respuesta a los cruceros japoneses clase «Mogami», Gran Bretaña se desvinculó de las cláusulas de los diversos tratados navales.*

El crucero* Southampton *tal como aparecía poco antes de su hundimiento en enero de 1941. Las torres triples de 152 mm aportaron un incremento importante de su potencia de fuego respecto a las clases de cruceros británicos «Leander» y «Arethusa», inmediatamente anteriores.



protección, el armamento principal demostró ser excesivo; razón esta por la que las tres unidades del tipo II (*Liverpool, Manchester* y *Gloucester*) se construyeron con una eslora. A continuación, con motivo de un proceso de modernización, se procedió a desplazar una torre e incrementar el armamento antiaéreo.

En 1938 fueron botados el *Belfast* y el *Edinburgh*, versión mejorada, con el mismo número de cañones y una protección más adecuada y un aparato motor más potente, además de una eslora mayor. En definitiva, todas las unidades de la clase «Town» estaban bien construidas y muchas permanecieron en servicio durante más de treinta años; el *Belfast* todavía hoy está en activo.

De los tipos «Town» derivó a continuación la clase «Crown Colony» o («Fiji») de once ejemplares y, como la primera variante, la clase «Swiftsure», de seis. Eran cruceros más pequeños aunque más veloces y eficaces en general. Sin embargo, siempre se trataba de programas de emergencia realizados con menor cuidado y ello redundó en una inferior duración de la vida operativa de estas unidades.

Los cruceros clase «Crown Volony», derivada de los tipos «Town» (como el* Kenya *aquí fotografiado), eran más cortos y veloces que los precedentes, y disponían también de una amplia dotación de munición para el armamento secundario.

Características

Clase «Town» (tres tipos)
Unidades (botadura): (tipo I o clase «Southampton») *Newcastle* (1936), *Southampton* (1936), *Birmingham* (1936), *Glasgow* (1936) y *Sheffield* (1936); (tipo II o clase «Liverpool») *Liverpool* (1937), *Manchester* (1937) y *Gloucester* (1937); (tipo III o clase «Belfast») *Belfast* (1938) y *Edinburgh* (1938).
Desplazamiento: estándar 10 550 toneladas; plena carga 13 175 toneladas.
Dimensiones: eslora 187 m; manga 19,3 m; calado 5,3 m.
Aparato motor: turbinas Parsons con reductores a cuatro ejes; potencia 82 500 hp.
Velocidad: 32 nudos.
Dotación: 850 hombres.
Aviones: tres hidroaviones.
Protección: cintura 114 mm; puente 51 mm; torres 25-63,5 mm; puesto de mando 102 mm.
Armamento: doce cañones de 152 mm; ocho de 102 antiaéreos; 8 ó 16 montajes pom-pom antiaéreos; seis lanzatorpedos de 533 mm.

Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Cruceros ligeros clase «Dido»

En el período inmediatamente anterior a la segunda guerra mundial, la amenaza desde el aire se hizo más evidente, influenciando, consecuentemente, sobre la concepción de las unidades navales. En este contexto, Gran Bretaña, además de transformar algunos de sus anticuados cruceros en buques antiaéreos, emprendió la construcción de las 16 unidades clase «Dido» (subdivididas en dos tipos), destinadas específicamente a la defensa cercana. Las once primeras, con una eslora algo mayor que los tipos «Arethusa» y con una línea armoniosa y muy elegante, tenían una dotación de diez cañones de 133 mm en cinco torres dobles, tres de ellas escalonadas a proa. Algunos años más tarde, sin embargo, se desembarcó la superior ya que obstruía la dirección del tiro. Los cinco últimos buques, clasificados como «Dido mejorada», tenían desde un principio ocho cañones, con chimeneas verticales más bajas y una arboladura más recia. Las modificaciones resultaron muy útiles en las operaciones de larga duración, especialmente en la escolta de los convoyes en la ruta del cabo Norte, mientras que las primeras unidades se utilizaron sobre todo en el Mediterráneo, donde el *Spartan* fue hundido por un ataque con bombas planeadoras durante el desembarco de Anzio.

Respecto al calibre 133 mm, no puede decirse que fuera el adecuado para el uso bivalente antibuque y antiaéreo: mucho más ligero en el primer caso contra las unidades de superficie con una excelente protección por entonces en servicio; por el contrario algo más pesado en el segundo, con una cadencia de tiro demasiado lenta y unas características inadecuadas de actividad. Los cruceros de la clase «Dido» permanecieron en servicio durante la posguerra, algo más que las unidades similares de la clase «Atlanta» de la Armada estadounidense, saliendo del mismo a finales de los años cincuenta. En el transcurso del conflicto se perdieron: *Bonaventure, Naiad, Spartan, Hermione* y el *Charybdis*.

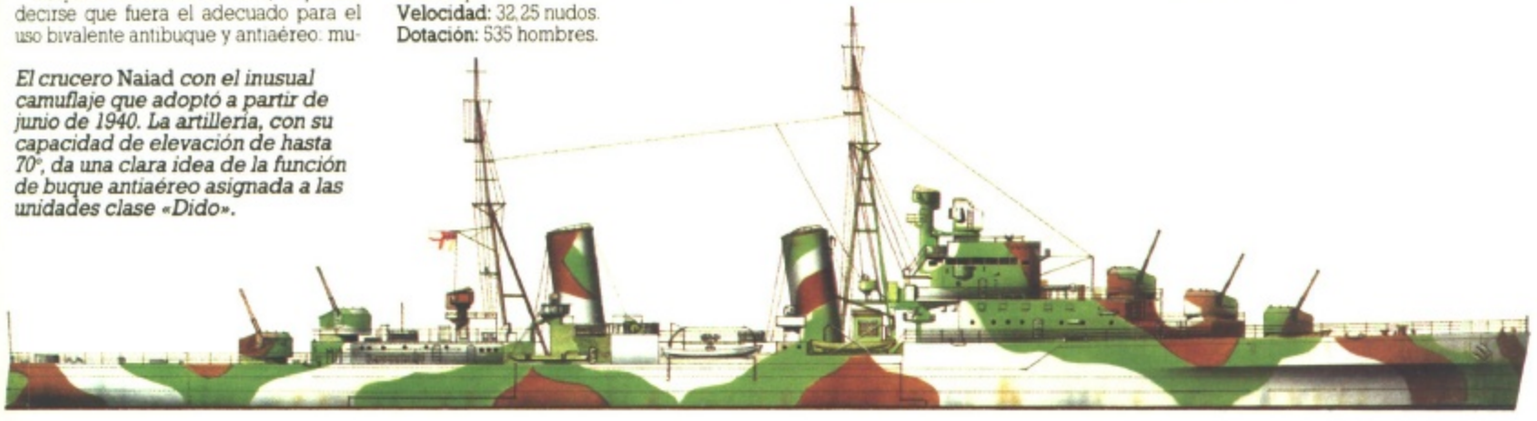
Características

Clase «Dido» (dos tipos)
Unidades (botadura): (tipo I) *Dido* (1939), *Euryalus* (1939), *Naiad* (1939), *Phoebe* (1939), *Sirius* (1940), *Bonaventure* (1939), *Hermione* (1939), *Charybdis* (1940), *Cleopatra* (1940), *Scylla* (1940) y *Argonaut* (1941); (tipo II) *Bellona* (1942), *Black Prince* (1942), *Diadem* (1942), *Royalist* (1942) y *Spartan* (1942).
Desplazamiento: estándar 5 770 toneladas; plena carga 6 970 toneladas.
Dimensiones: eslora 156,3 m; manga 15,4 m; calado 5,3 m.
Aparato motor: turbinas Parsons con engranaje a cuatro ejes; potencia 64 000 hp.
Velocidad: 32,25 nudos.
Dotación: 535 hombres.
Aviones: ninguno.
Protección: cintura 76 mm; puente 35 mm; torres 25-38 mm; barbetas 13-19 mm; puesto de mando 25 mm.
Armamento: ocho cañones de 133 mm en función antibuque y antiaéreo; ocho o doce montajes *pompom* y doce de 20 mm antiaéreos; seis lanzatorpedos.

Imperial War Museum

El crucero* Dido *en apoyo de fuego al largo de Gaeta, durante la campaña de Italia. Las torres de 133 mm, bivalentes, habían sido proyectadas inicialmente como armamento secundario para los acorazados británicos de la clase «King George V».

El crucero* Naiad *con el inusual camuflaje que adoptó a partir de junio de 1940. La artillería, con su capacidad de elevación de hasta 70°, da una clara idea de la función de buque antiaéreo asignada a las unidades clase «Dido».



JAPÓN

Cruceros pesados clase «Mogami»

Japón, al contrario que Gran Bretaña, en quien se había inspirado para perfilar su propia potencia marítima, se orientó con entusiasmo hacia los cruceros pesados armados con las piezas de 203 mm, de forma que del tipo de los ligeros en servicio únicamente existían los exploradores con cañones de 140 mm, como por ejemplo los de la clase «Sendai». Sin embargo, forzados por las restrictivas cláusulas del Tratado de Londres de 1930, construyeron los cuatro grandes buques de la clase «Mogami» con un armamento principal de 155 mm y que fueron un estímulo para que Estados Unidos emprendiera la realización de los cruceros tipo «Brooklyn». Los buques japoneses, construidos con unas líneas muy ligeras en relación con la elevada velocidad fijada en el proyecto (37 nudos), tuvieron que ser reforzados externamente con bulges. A finales de los años treinta, caducados ya los diversos tratados, estos buques fueron modificados sustituyéndose las torres dobles de 203 mm por triples de 155 e incrementados posteriormente los bulges. Consecuentemente, su velocidad llegaba con dificultad a los 34 nudos.

En el curso de la segunda guerra mundial las unidades de la clase «Mogami» formaron la 7.ª División de cruceros, una formación muy compacta y activa, al mando del temible almirante Kurita. El *Mogami* y el *Mikuma* fueron determinantes en el combate que derivó en la destrucción del crucero estadounidense *Houston* y del *Perth* de la Armada australiana después de la batalla del mar de Java. Algunos meses más tarde, las dos unidades japonesas, asignadas a un grupo naval encargado de efectuar una acción de diversión en el marco de la operación sobre Midway, colisionaron antes de ser atacadas por aparatos de los portaaviones estadounidenses: el *Mijuma* se hundió, pero el *Mogami*, con 300 muertos a bordo, sobrevivió y combatió por espacio de un día entero.

En noviembre de 1943, el *Mogami*, junto con una gran formación naval, fue cogido por sorpresa por un ataque aéreo cerca de Rabaoul. En llamas y con la proa amenazada por la inundación de los pañoles, logró salvarse una vez más. Asimismo sobrevivió a la batalla del mar de las Filipinas, pero sólo para encontrar su fin durante la acción nocturna en el estrecho de Surigao.

Características

Clase «Mogami»
Unidades (botadura): *Mogami* (1934), *Mikuma* (1934), *Suzuya* (1934) y *Kumano* (1936).
Desplazamiento: estándar 12 400 toneladas.
Dimensiones: eslora 203,9 m; manga 20,2 m; calado 5,8 m.
Aparato motor: turbinas engranadas a cuatro ejes; potencia 150 000 hp.
Dotación: 850 hombres.
Aviones: tres hidroaviones.
Protección: cintura 100 mm; puente 35 mm; torres 25 mm.
Armamento: diez cañones de 203 mm; ocho de 127 mm en función antibuque y antiaérea; ocho montajes de 25 mm; doce antiaéreos lanzatorpedos de 610 mm.

El Mogami, en la ilustración, poco antes de la batalla de Midway, resultó dañado gravemente en otras ocasiones antes de sucumbir definitivamente en octubre de 1944.

JAPÓN

Cruceros pesados clase «Myoko»

Los cuatro cruceros de la clase «Myoko» presentaban cierta semejanza con los tipos «Aoba», construidos anteriormente, aunque su eslora era algo mayor; por otra parte, tenían una línea poco común y una apariencia de conjunto maciza y casi intimidatoria, que se convertirá en una característica distintiva de los cruceros japoneses de la década siguiente. Con una eslora algo mayor que los tipos menos recientes, con diez cañones de 203 mm y una protección considerable, eran, en su conjunto, sólidos y potentes. Además, antes del estallido de la segunda guerra mundial, la Marina aumentó su armamento de torpedos, incrementándolo a 16 tubos de lanza, siguiendo la doctrina de utilización de la «máxima agresividad», como quedó demostrado con los espléndidos resultados conseguidos en numerosas ocasiones. Este procedimiento, sin embargo, hizo que se llegara al límite de los pesos que se podían embarcar, de forma que, cuando en el desarrollo del conflicto se hizo necesario aumentar el armamento antiaéreo, tuvieron que desembarcarse algunos lanzatorpedos.

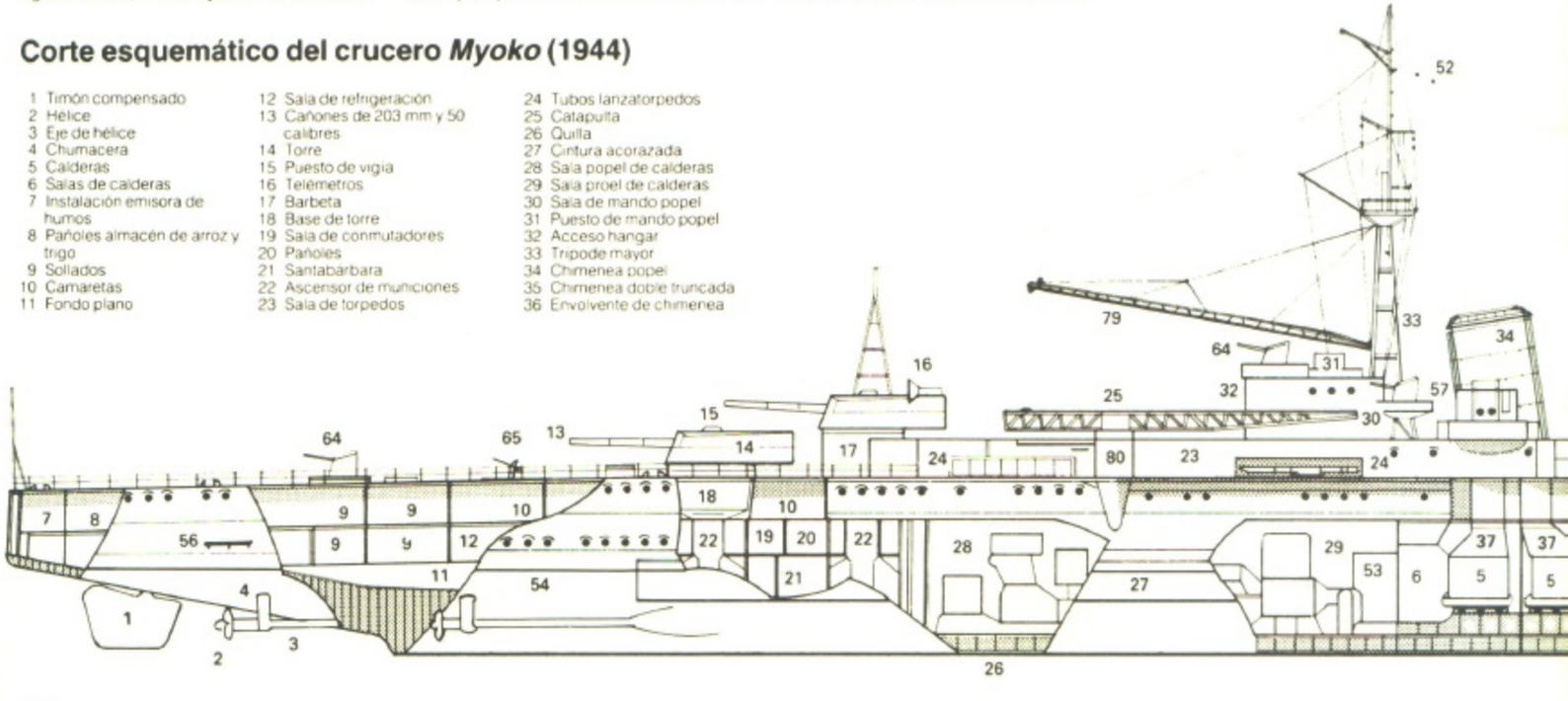
De forma análoga a la mayor parte de los cruceros japoneses utilizados intensamente en las operaciones bélicas, todas las unidades de la clase «Myoko» se perdieron. Como hecho poco habitual, dos de ellas fueron hundidas por la Marina británica: el *Ashigara* por un torpedo de un submarino en el estrecho de Bangka y el *Haguro* tras un ataque nocturno por parte de una escuadrilla de destructores. Este último crucero, combatiente valeroso en el mar de Java, en el estrecho de Sonda y al largo de Samar, y después de haber sobrevivido a diversas batallas (Midway, bahía de la Emperatriz Augusta, Salomón), el 24 de mayo de 1945 navegaba en el estrecho de Malaca en dirección a las islas Andamán para evacuar su guarnición. Cinco destructores de la 26.ª Flotilla de la escuadra británica del Pacífico se lanzaron al ataque divididas en dos secciones que realizaron una maniobra envolvente, de forma que el *Haguro* encajó inexorablemente los de la segunda.

Características

Clase «Myoko»
Unidades (botadura): *Myoko* (1927), *Nachi* (1927), *Haguro* (1928) y *Ashigara* (1928).
Desplazamiento: estándar 13 380 toneladas.
Dimensiones: eslora en flotación 201,7 m; manga 20,7 m; calado 6,3 m.
Aparato motor: turbinas engranadas a cuatro ejes; potencia 130 000 hp.
Velocidad: 33,5 nudos.
Dotación: 780 hombres.
Aviones: tres hidroaviones.
Protección: cintura 100 mm; puente 65-125 mm; torres 40 mm.
Armamento: diez cañones de 203 mm; ocho de 127 mm; ocho montajes de 25 mm; 16 lanzatorpedos de 610 mm.

Corte esquemático del crucero *Myoko* (1944)

1 Timón compensado
2 Hélice
3 Eje de hélice
4 Chumacera
5 Calderas
6 Salas de calderas
7 Instalación emisora de humos
8 Pañoles almacén de arroz y trigo
9 Sollados
10 Camaretas
11 Fondo plano
12 Sala de refrigeración
13 Cañones de 203 mm y 50 calibres
14 Torre
15 Puesto de vigía
16 Telémetros
17 Barbeta
18 Base de torre
19 Sala de conmutadores
20 Pañoles
21 Santabárbara
22 Ascensor de municiones
23 Sala de torpedos
24 Tubos lanzatorpedos
25 Catapulta
26 Quilla
27 Cintura acorazada
28 Sala popel de calderas
29 Sala proel de calderas
30 Sala de mando popel
31 Puesto de mando popel
32 Acceso hangar
33 Trípode mayor
34 Chimenea popel
35 Chimenea doble truncada
36 Envolvente de chimenea



EE UU

Cruceros clase «Northampton»

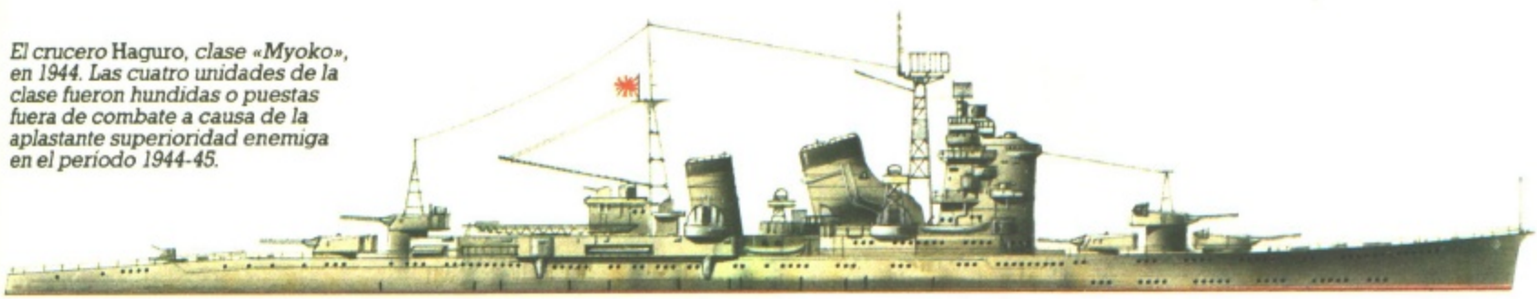
Los dos cruceros pesados de la clase «Pensacola» de 1929 fueron las primeras unidades estadounidenses construidas de acuerdo con las cláusulas del tratado de Washington. Aunque fueron frecuentemente utilizados en el curso de la segunda guerra mundial, no puede decirse que su concepción fuera muy satisfactoria, dado que resultaron muy poco habitables y con unas bordas extremadamente bajas. Asimismo, su armamento de diez cañones de 203 mm (montados en torres triples y dobles) aparecería como algo veleidoso en relación a la estructura general del buque. Por tanto, aún antes de su alistamiento, la clase «Northampton» fue sometida a estudios, con una batería principal más compacta, de nueve cañones en lugar de diez articulados en tres torres triples, un casco de mayor eslora en unos cuatro metros, y con el castillo de proa realzado para aumentar las cualidades marineras del buque.

De las seis unidades de este tipo, el *Houston* se perdió en las acciones que siguieron al desastre del mar de Java, mientras que el *Chicago* sobrevivió a la matanza de la batalla de Savo de agosto de 1942, con la mayor parte de la proa destrozada por un torpedo japonés. Inmediatamente después de las reparaciones, las urgentes exigencias operativas lo llevaron al área de Guadalcanal en misión de protección a un convoy de aprovisionamiento y un torpedo aéreo lo hundió en las cercanías de la isla de Rennel, en el archipiélago de las Salomón. El *Northampton* se hundió igualmente en esta zona, a un par de millas de la isla de Savo, en la dramática noche de la batalla de Tassafaronga, cuando una formación estadounidense de cinco cruceros y seis destructores entabló combate con un grupo naval enemigo denominado por los *marines* el «Expreso de Tokyo». La flotilla japonesa, cogida por sorpresa, reaccionó con gran determinación, aunque estaba vinculada a los transportes de tropas y aprovisionamiento, efectuó un ataque simultáneo con torpedos que resultó devastador.

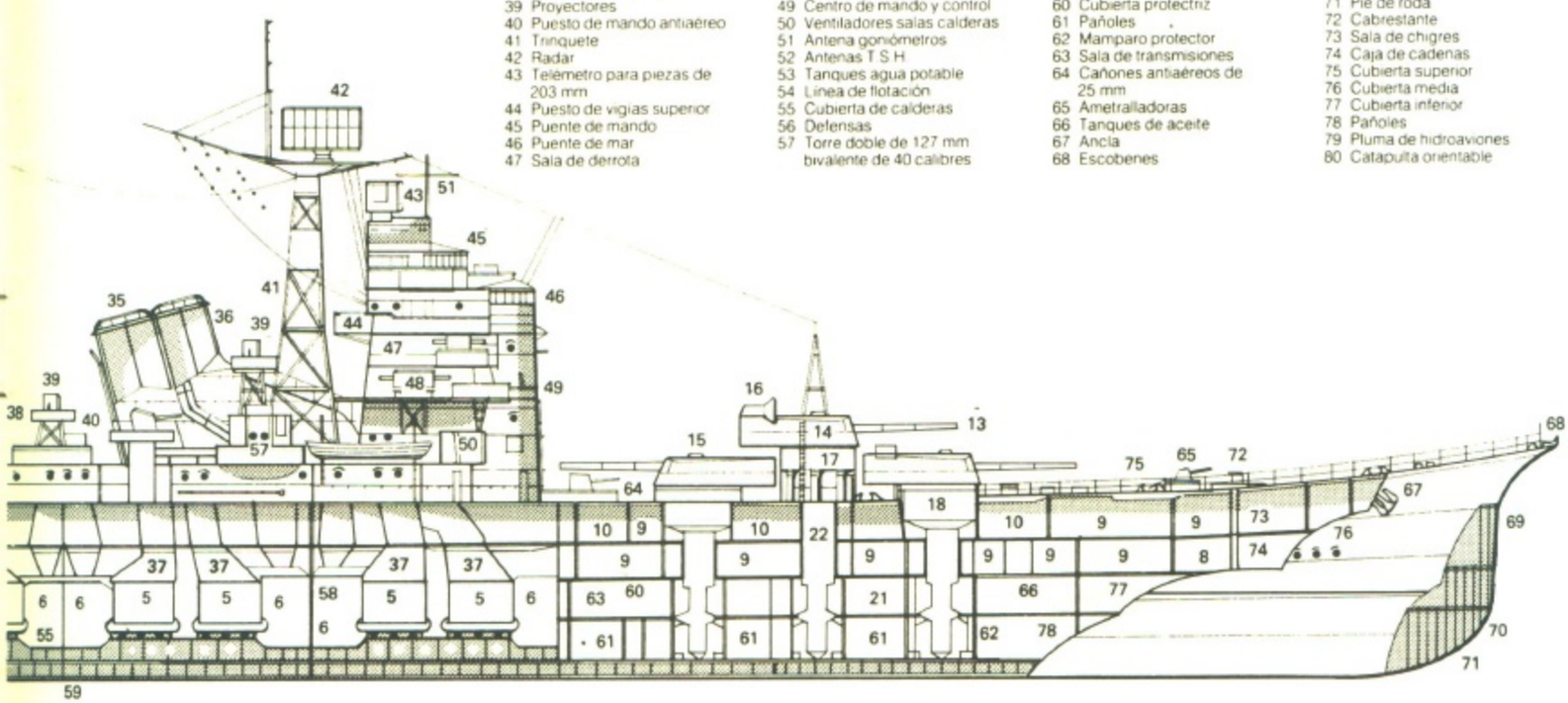
Características

Clase «Northampton»
Unidades (botadura): *Northampton* (1929), *Chester* (1929), *Louisville* (1930), *Chicago* (1930), *Houston* (1929) y *Ausgusta* (1930).
Desplazamiento: estándar 9 050-9 300 toneladas.
Dimensiones: eslora 183 m; manga 20,1m; calado 4,95 m.
Aparato motor: turbinas Parsons engranadas a cuatro ejes, potencia 107 000 hp.
Velocidad: 32,5 nudos.
Dotación: 1 200 hombres.
Aviones: cuatro hidroaviones.
Protección: cintura 76 mm; puente 51 mm; torres 38-64 mm; barbetas 38 mm; puesto de mando 203 mm.
Armamento: nueve cañones de 203 mm; ocho de 127 mm antiaéreos; dos montajes pom-pom y ocho de 12,7 mm.

Una mejora de los «Pensacola», la clase «Northampton», se reveló peligrosamente vulnerable ante los proyectiles japoneses de 203 mm, incluso a gran distancia. El buque de la ilustración es el USS* Northampton *con el aspecto que ofrecía a mediados de 1942, antes de la campaña final en torno a Guadalcanal.



El crucero* Haguro, *clase «Myoko», en 1944. Las cuatro unidades de la clase fueron hundidas o puestas fuera de combate a causa de la aplastante superioridad enemiga en el período 1944-45.



La batalla de Savo

Las batallas navales en torno a las islas Salomón, durante la segunda mitad de 1942, constituyeron una larga y sangrienta secuencia de cortas acciones que en ocasiones tuvieron lugar de noche. Los primeros días de los desembarcos en Guadalcanal fueron para las fuerzas navales norteamericanas y australianas el comienzo de una serie de graves contratiempos, especialmente durante la noche del 8 de agosto de 1942.

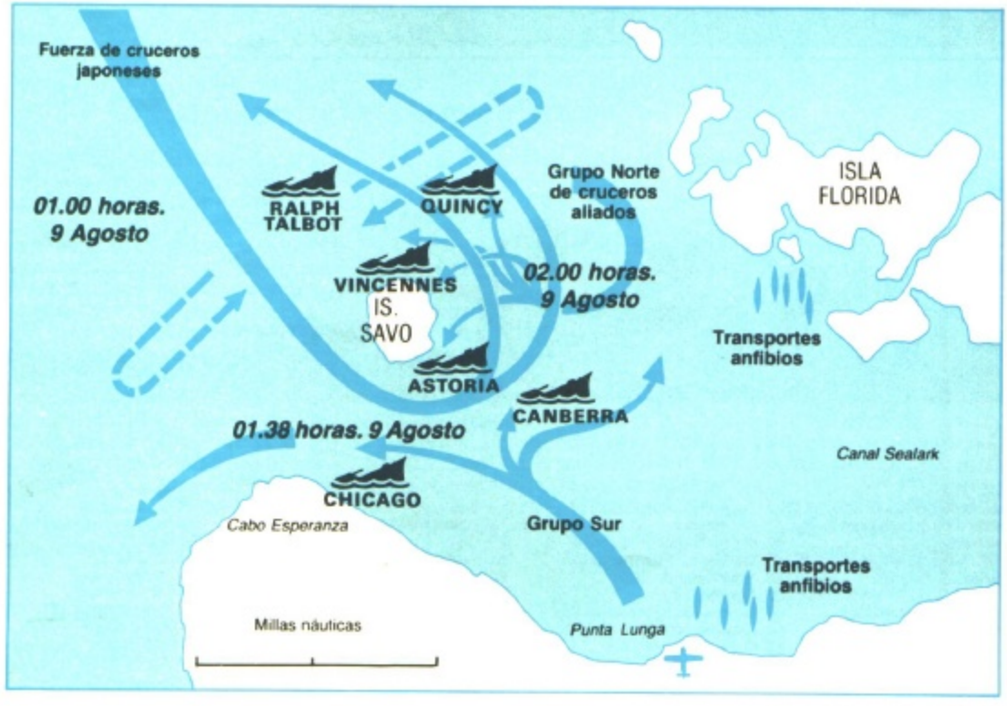
Tras la grave derrota sufrida por los japoneses en Midway en junio de 1942, los norteamericanos consideraron superada la fase defensiva y pasaron a la ofensiva en todo el océano Pacífico. Esta nueva fase llevó, entre otras cosas, a la ocupación de Guadalcanal y de la vecina isla de Tulagi como prólogo de la reconquista de las Salomón. La 1.ª División de Infantería de Marina desembarcó el 7 de agosto y en el espacio de pocas horas había controlado a la guarnición enemiga, que no había tenido tiempo de afianzarse, mientras que los transportes, que se mantenían al largo de la costa, continuaban el desembarco de materiales y aprovisionamientos de distinto género. Las fuerzas de cobertura de EE UU estaban constituidas por una escolta cercana y un grupo de apoyo indirecto de tres portaaviones al mando del almirante Fletcher. Éste, sin embargo, preocupado de no exponer más de lo necesario las valiosas unidades, las únicas de que disponían los norteamericanos en todo el Pacífico, tomó la decisión, muy controvertida, de retirarse después de 36 horas únicamente.

La reacción japonesa fue inmediata; pocas horas después del desembarco, el almirante Mikawa dejaba Rabaul con el crucero pesado *Chokai*, su buque insignia, dos cruceros ligeros y un destructor, que navegaban a toda máquina para superar lo más rápidamente posible la distancia de 1 100 km que los separaban de la zona del desembarco estadounidense. A las 14,00 horas del mismo día, un potente grupo de cuatro cruceros pesados se unió a los anteriores en las cercanías de la isla de Bougainville; entonces, Mikawa enfiló, con rumbo sur-oeste, el paso existente entre la doble cadena de las islas Salomón, un canal algo angosto que sería conocido después como «The Slot» («la fisura»).

El reconocimiento aéreo estadounidense, orientado oportunamente en la dirección más probable de aproximación del enemigo, localizó dos veces al grupo de Mikawa en acercamiento en las horas a.m. del 8 de agosto; desgraciadamente, por alguna carencia en el servicio de comunicaciones imputable a la todavía escasa experiencia de guerra, los informes sobre el enemigo llegaron al almirante Turner, al mando de la fuerza anfibia, entre las 18,00 y las 19,00, simultáneamente con la noticia de que los portaaviones de Fletcher estaban abandonando la zona. Además, los mensajes sobre la formación enemiga indicaban erróneamente que estaba compuesta en su mayor parte por buques de apoyo de hidroaviones; ello correspondía a lo que los japoneses habían dispuesto hacía tiempo en Tulagi para crear en la isla una base operativa para aviones de este tipo. En definitiva, dada la naturaleza de los buques avistados, no parecía perfilarse una amenaza inminente y no se adoptaron las precauciones necesarias. A pesar de todo, se situó allí una notable fuerza combinada norteamericano-australiana de seis cruceros pesados, dos ligeros y cuatro destructores al mando del almirante australiano Crutchley; los buques, sin embargo, no podían ser agrupados en una única formación a causa de las difíciles características hidrográficas de los accesos a la zona de desembarco.

Entre las playas de Guadalcanal y las vecinas islas de Florida y Tulagi se abre un canal con una anchura de entre 24 y 40 km, que en el extremo noroccidental por el que se estaba aproximando rápidamente Mikawa, se ve subdividido en dos brazos, de amplitud más o menos similar, por la pequeña e inaccesible isla de Savo. Crutchley había distribuido los seis cruceros pesados en dos grupos, disponiendo uno meridional (*Australia* y *Canberra* de la Marina australiana y *Chicago* de la Marina estadounidense) entre Savo y Guadalcanal, y el septentrional (*Astoria*, *Quincy* y *Vincennes*, los tres norteamericanos) entre Savo y Florida/Tulagi. En dirección noroeste, para cubrir los accesos en esa parte, había dispuesto dos destructores estadounidenses dotados con radar en función de descubierta y en la zona sudeste, menos amenazada, patrullaban dos cruceros ligeros y otros dos destructores. Al menos sobre el mapa, las precauciones parecían las adecuadas.

En la tarde del 8 de agosto, Rurner, preocupado por las posibles consecuencias de la retirada del grupo de Fletcher, y queriendo discutir la si-



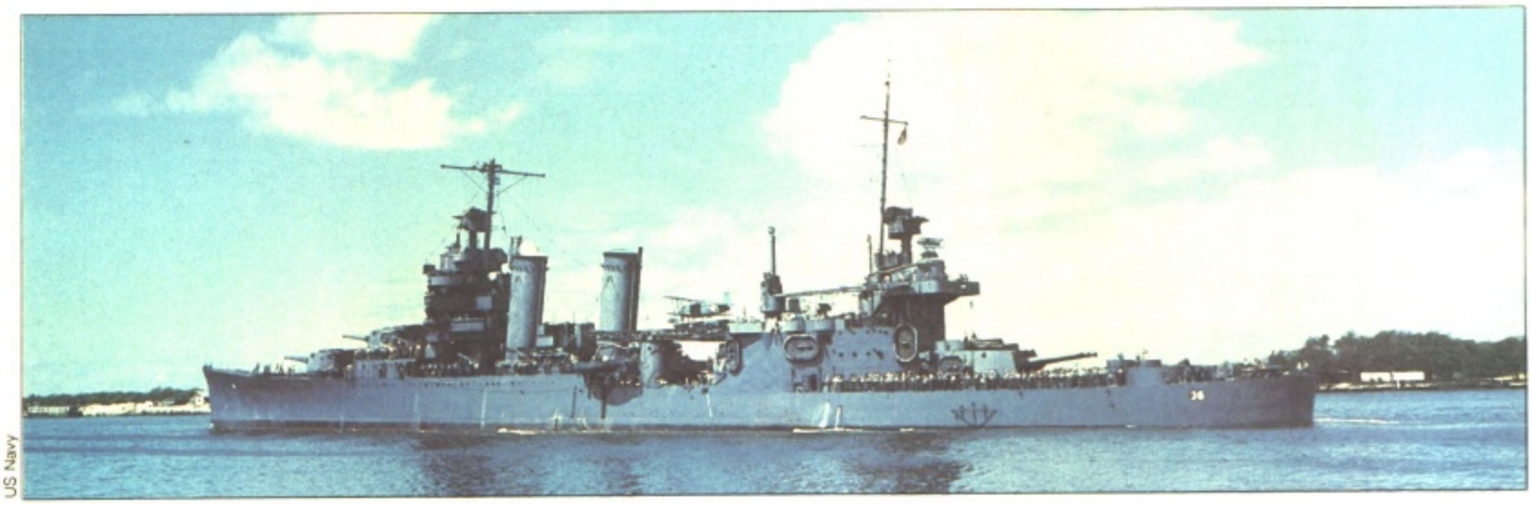
La formación de los cruceros del almirante Mikawa dejó de popa a los dos destructores estadounidenses con radar explorador y se dirigió a toda máquina sobre el objetivo principal.

El crucero pesado Chokai, *buque insignia del almirante Mikawa, guió el ataque de la formación japonesa a las fuerzas navales aliadas en torno a la isla de Savo.*

Imperial War Museum

Los dos cruceros aliados *Chicago* y *Canberra*, totalmente ignorantes de la situación, fueron sorprendidos por un ataque de torpedos. En cuatro minutos, el *Chicago* se encontró con la proa destrozada y el *Canberra* fue alcanzado por dos torpedos. Las dos unidades intentaron oponer alguna resistencia sin éxito, pero fueron abandonadas en llamas por los japoneses, que continuaron su acción.

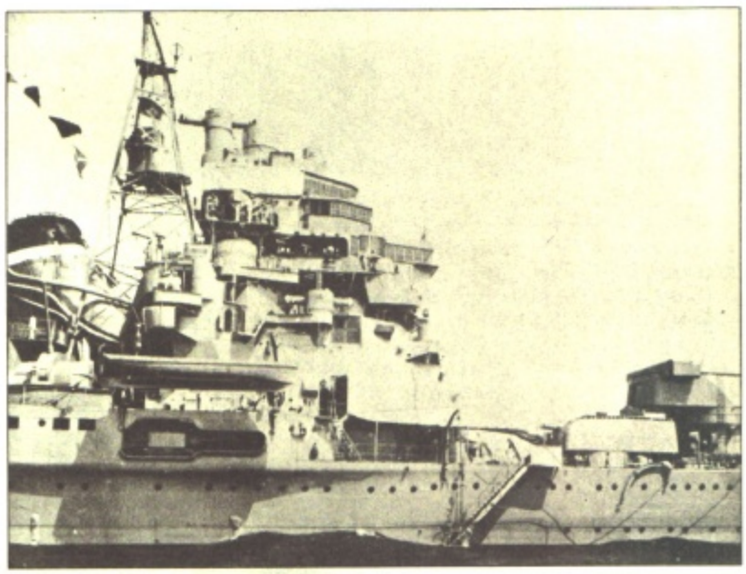
La Batalla de Savo



US Navy

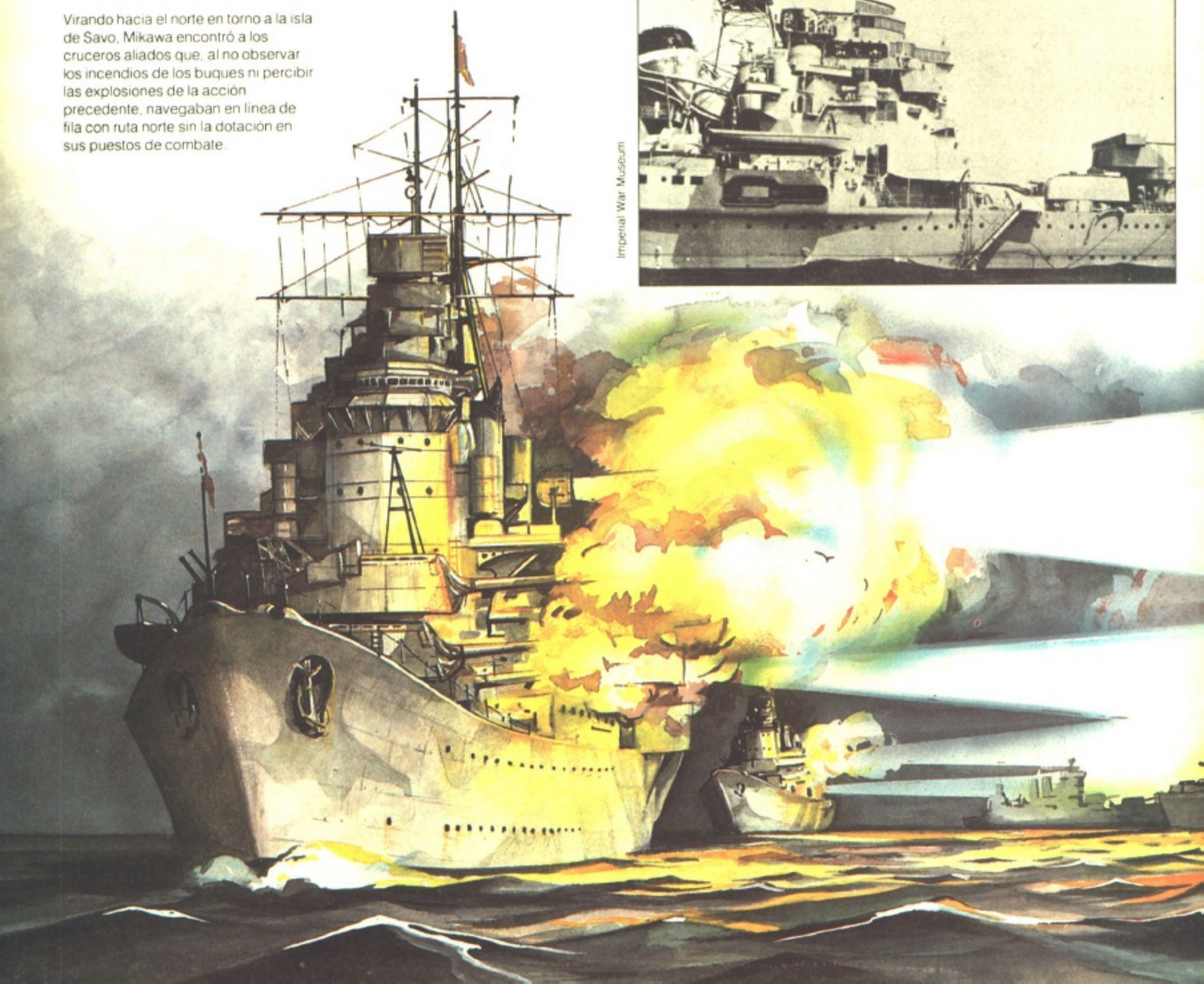
Arriba. La clase «New Orleans», junto con la clase «Zara» de la Armada italiana, comparten la desgraciada suerte de haber perdido tres unidades en una sola acción. El Minneapolis, *aquí fotografiado, no participó en la batalla de Savo.*

Derecha. El Chokai, *fotografiado en 1938, muestra sus macizas estructuras. Las unidades estadounidenses del mismo periodo (prebélico) tenían una protección menos eficaz y eran por ello más vulnerables al fuego enemigo.*



Imperial War Museum

Virando hacia el norte en torno a la isla de Savo, Mikawa encontró a los cruceros aliados que, al no observar los incendios de los buques ni percibir las explosiones de la acción precedente, navegaban en línea de fila con ruta norte sin la dotación en sus puestos de combate.



Robert Hunt Library

Preocupado por la posibilidad de un ataque diurno por parte de los aviones embarcados en los portaaviones estadounidenses, Mikawa se retiró destruyendo en el camino de regreso a un destructor de patrulla.

En las primeras fases de la guerra en el Pacífico, la Armada Imperial japonesa demostró un excepcional nivel de adiestramiento y una gran flexibilidad de maniobra en las acciones nocturnas.

tuación con Crutchley, distante con su grupo una treintena de kilómetros, lo convocó a una reunión, a la que el almirante acudió con el *Australia*, su buque insignia, dejando al grupo en manos del vicecomandante embarcado en el *Chicago*. Cuando Crutchley llegó, a las 22,30 más o menos, Mikawa estaba a unos 80 km de distancia y se aproximaba rápidamente.

A las 00,43 del 9 de agosto, los buques japoneses, en línea de fila natural, guiados por el *Chokai*, detectaron ópticamente, a pesar de la oscuridad, un destructor estadounidense a una distancia superior a ocho kilómetros. Se trataba del *Blue* que, junto con el *Ralph Talbot*, se encontraba patrullando a poca máquina en el estrecho con la misión de descubierta radar. La formación, a pesar de la extensión de su línea y su marcha en una dirección considerada como probable por los norteamericanos, no fue localizada y pasó en medio de los dos destructores a una velocidad de unos 26 nudos.

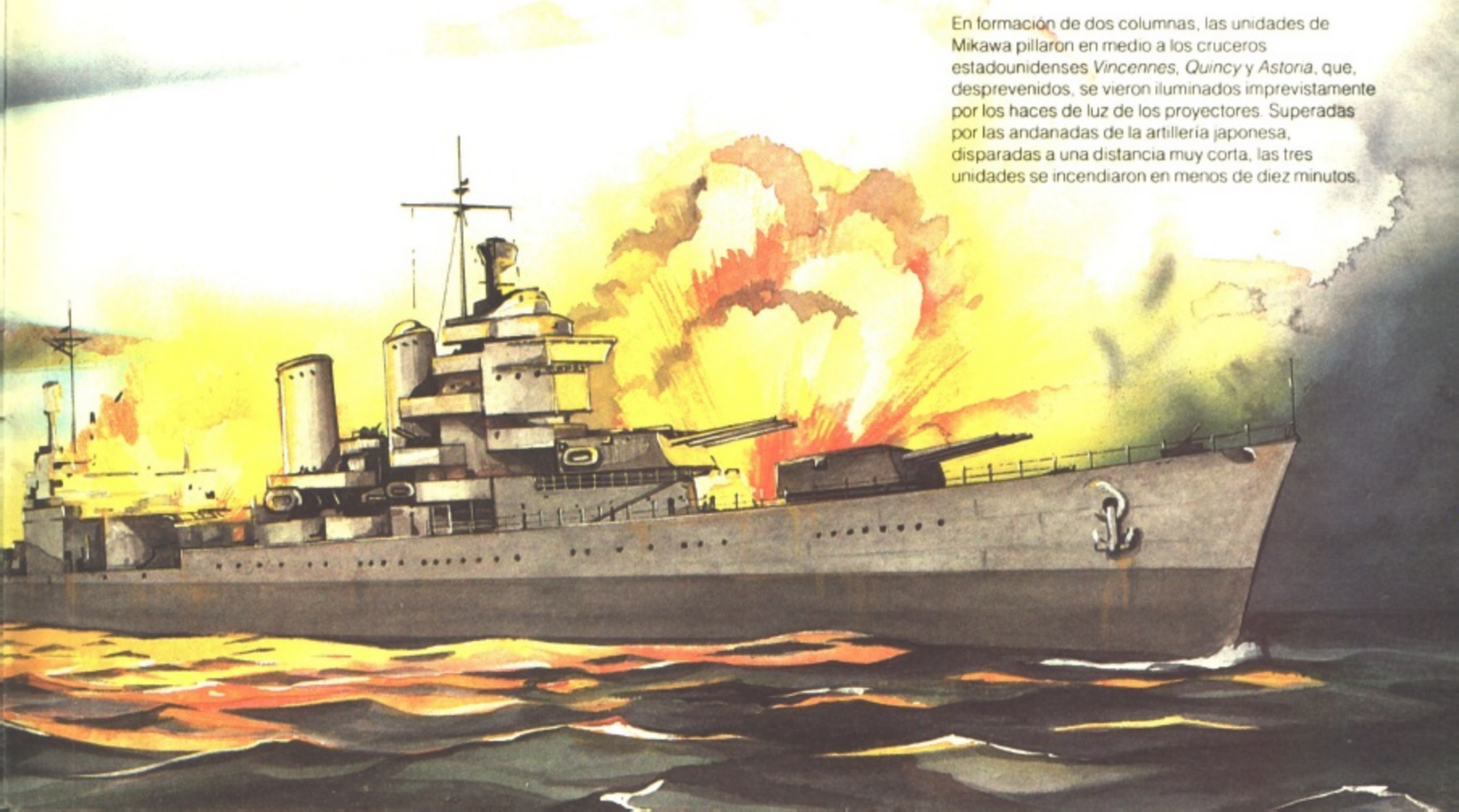
Mikawa, en un intento de atacar lo más rápidamente posible y retirarse en seguida para evitar los aparatos de los portaaviones de Fletcher con las luces del día, que ellos creían presentes todavía en el teatro de la acción, aceptó el riesgo de eliminar el factor sorpresa y ordenó la salida de los hidroaviones de reconocimiento. Éstos fueron avistados casi inmediatamente por los norteamericanos que, sin embargo, no extrajeron ninguna conclusión del hecho de que aviones de este tipo, por fuerza, debían indicar la presencia de cruceros que les sirviesen de base.

A las 1,38 horas iniciaron la acción con su estilo característico, lanzando una salva de torpedos, dos de los cuales, mientras la luz de las bengalas rompían de pronto la oscuridad, alcanzaron al escasamente activo *Canberra*. En el *Chicago*, cogido también por sorpresa y cuyo comandante estaba durmiendo, la señal de zafarrancho de combate general se produjo simultáneamente al impacto de un torpedo, que hizo pedazos la proa del buque. La acción japonesa duró un total de cuatro minutos.

Los dos cruceros, aunque dañados, intentaron desesperadamente reaccionar, pero Mikawa se escurrió, describiendo un círculo en torno a la isla de Savo. La maniobra descompuso la formación en dos columnas que, como mandan los cánones, cogieron en medio a los cruceros del grupo septentrional a los que, inexplicablemente, el *Chicago* no había enviado ninguna señal de alarma. Los buques estadounidenses, en línea de fila a marcha lenta, desprevenidos, con la artillería en crujía, y el personal fuera de los puestos de combate, se toparon inopinadamente en los haces de luz de los proyectores de Mikawa.

Ningún obstáculo importante se interponía ya entre Mikawa y su objetivo principal, representado por los transportes de la zona de desembarco. Sin embargo, el almirante japonés, preocupado por la posibilidad de que sus buques estuvieran todavía dentro del radio de acción de los aviones embarcados estadounidenses, ordenó poco después de las 2,00, emprender la ruta de regreso a Rabaul, tras haber destruido un destructor en descubierta que encontró en su camino. A las 2,23, la última salva del *Yubari* señalaba el final de la acción. Desde los buques japoneses se apreciaba el perfil irregular de la isla de Savo en medio del resplandor de los cuatro cruceros en llamas, que se hundieron en las doce horas siguientes. El estrecho brazo de mar sería denominado después «Ironbottom Sound» (el estrecho con el fondo de acero) por el elevado número de buques que se hundieron en él.

En formación de dos columnas, las unidades de Mikawa pillaron en medio a los cruceros estadounidenses *Vincennes*, *Quincy* y *Astoria*, que, desprevenidos, se vieron iluminados imprevistamente por los haces de luz de los proyectores. Superadas por las andanadas de la artillería japonesa, disparadas a una distancia muy corta, las tres unidades se incendiaron en menos de diez minutos.



EE UU

Cruceros clase «Cleveland»

En el curso de los años treinta, impulsados por la entrada en servicio de la clase «Mogami», los norteamericanos construyeron nueve cruceros tipo «Brooklyn» con 15 cañones del calibre principal. Sin embargo, los tipos «Cleveland» fueron proyectados como programa de guerra, derivando de los anteriores, pero con una eslora mayor y mejor protegidos, con el armamento principal formado por doce cañones y artillería secundaria y antiaérea más potente. Puesta en grada la primera unidad en julio de 1940, cinco años más tarde ya se habían realizado 26 ejemplares, con otros nueve transformados durante el proceso de construcción en portaaviones ligeros veloces (CVL) de la clase «Independencia», uno alistado como crucero lanzamisiles y tres cancelados.

A continuación, como versión mejorada, apareció la clase «Fargo» con una única chimenea; se completaron solamente dos ejemplares a causa del fin del conflicto y la introducción de un montaje de 152 mm completamente automático, montado en una torre doble dado el mayor volumen del sistema de carga. Por otra parte, a pesar de que la elevada cadencia de tiro de la nueva arma podía permitir una reducción del número de los cañones, la Marina estadounidense optó por mantener el número de doce por navío; los cruceros clase «Worcester», en los que se montaron seis torres dobles, tuvieron así una eslora superior en unos 22 m y una potencia mejorada en un 20 por ciento.

Al igual que todos los cañones de su generación, el 152 automático surgió demasiado tarde y rápidamente fue superado por el misil guiado. Por ello, sólo se alistaron dos ejemplares de la clase «Worcester», transformados luego en cruceros ligeros lanzamisiles, versión de transición, armados con el sistema superficie-aire Talos. Las dos unidades permanecieron en servicio largo tiempo, en parte porque la poco habitual amplitud de las salas internas los hacía idóneos para ejercer la función de buques insignias en tiempo de paz.

US Navy

El crucero **Biloxi**, *clase «Cleveland», de la Armada estadounidense tuvo en servicio 26 unidades en el curso de la segunda guerra mundial.*

Características

Clase «Cleveland»

Unidades (botadura): *Cleveland* (1941), *Columbia* (1941), *Montpelier* (1941), *Denver* (1942), *Santa Fe* (1942), *Birmingham* (1942), *Mobile* (1942), *Vincennes* (1943), *Pasadena* (1943), *Springfield* (1944), *Topeka* (1944), *Biloxi* (1943), *Houston* (1943), *Providence* (1944), *Manchester* (1946), *Vicksburg* (1943), *Duluth* (1944), *Miami* (1942), *Astoria* (1943), *Oklahoma City* (1944), *Little Rock* (1944), *Galveston* (1945), *Amsterdan* (1944), *Portsmouth* (1944), *Wilkes-Barre* (1943), *Atlanta* (1944), *Dayton* (1944), *Baltimore* (1942), *Boston* (1942), *Canberra* (1943), *Quincy* (1943), *Pittsburgh* (1944), *St Paul* (1944), *Columbia* (1944), *Helena* (1945), *Bremerton* (1944), *Fall River* (1944), *Macon* (1944), *Toledo* (1945), *Los Angeles* (1944) y *Chicago* (1944).

Desplazamiento: estándar 10 000 toneladas.

Dimensiones: eslora 185,9 m; manga 20,3 m; calado 7,3 m.

Aparato motor: turbinas General Electric engranadas a cuatro ejes; potencia 100 000 hp.

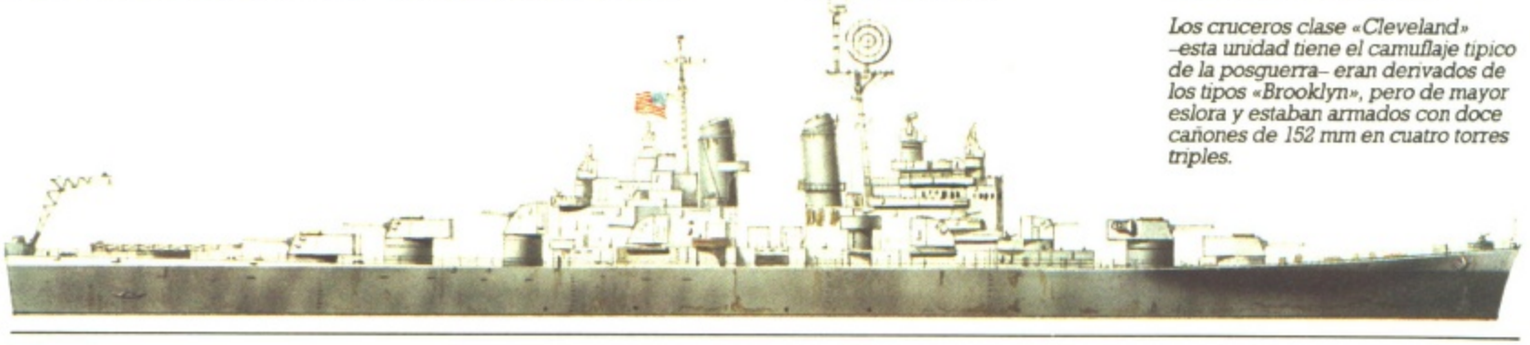
Velocidad: 33 nudos.

Dotación: 1 425 hombres.

Aviones: cuatro hidroaviones.

Protección: cintura 38-127 mm; puente 76 mm; torres 76-127 mm; barbetas 127 mm; puesto de mando 165 mm.

Armamento: doce cañones de 152 mm; doce de 127 mm bivalentes; ocho, 24 o 28 montajes de 40 mm antiaéreos; 10-21 montajes de 20 mm antiaéreos.



Los cruceros clase «Cleveland» –esta unidad tiene el camuflaje típico de la posguerra– eran derivados de los tipos «Brooklyn», pero de mayor eslora y estaban armados con doce cañones de 152 mm en cuatro torres triples.

EE UU

Cruceros pesados clase «Salem»

Aunque no se alistaron a tiempo para participar en la segunda guerra mundial, las unidades de la clase «Salem», en las que se tuvieron en cuenta las experiencias del conflicto, demostraron ser el último grito en cuanto a cruceros convencionales. Su proyecto deriva directamente de la clase «Oregon City», a su vez variante más cuidadosa de los tipos «Baltimore». Estas dos últimas clases tenían la misma eslora de 205,7 m, pero los tipos «Oregon City» montaban una única chimenea y tenían unas superestructuras más compactas para aumentar el campo de tiro de la artillería.

Dotadas ambas de tres torres triples de 203 mm y tres montajes dobles de 127 mm a cada lado, en los extremos de las superestructuras en una típica disposición de la Marina estadounidense, representaban, en cambio, una versión intermedia en el sector antiaéreo, desde los 52 montajes de 40 mm de los «Baltimore» a los 20 de 76 mm de los «Oregon City» posteriores.

En los tipos «Salem», que tuvieron desde un principio 24 cañones de 76 mm, muy eficaces contra los ataques aéreos, la gran innovación consistía en la adopción de una batería principal completamente automática; esto exigió mayores dimensiones del diseño para cubrir la exigencia de amplios espacios de la nueva gama y de los pañoles de municiones.

En síntesis, las tres clases citadas, que en su conjunto representaron el programa de guerra de los cruceros pesados estadounidenses, derivaron de un único prototipo, el «Wichita», una versión con los 203 mm de la clase «Brooklyn» de 1939.

Los tres «Salem», utilizados en Vietnam, forman parte todavía de la flota de reserva porque están considerados como óptimos buques convencionales, con una protección adecuada y con un armamento muy eficaz, especialmente si está acoplado a una munición moderna. Ninguna de estas clases fue utilizada en el curso de la segunda guerra mundial.

Características

Clase «Salem»

Unidades (botadura): *Des Moines* (1946), *Newport News* (1947) y *Salem* (1947).

Desplazamiento: estándar 17 000 toneladas; plena carga 21 500 toneladas.

Dimensiones: eslora 218,4 m; manga 23,3 m; calado 6,7 m.

Aparato motor: turbinas General Electric engranadas a cuatro ejes; potencia 120 000 hp.

Velocidad: 33 nudos.

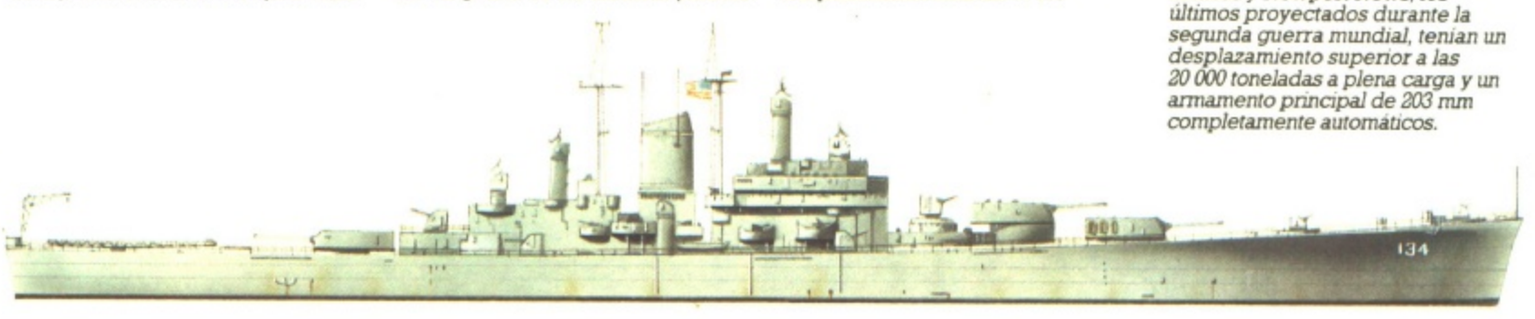
Dotación: 1 860 hombres.

Aviones: cuatro hidroaviones.

Protección: cintura 152-203 mm; puente 76 mm; torres 152 mm; barbetas 152 mm; puesto de mando 203 mm.

Armamento: nueve cañones de 203 mm; doce de 127 mm y 24 de 76 mm bivalentes; doce montajes de 20 mm antiaéreos.

Los cruceros pesados **Salem, Des Moines y Newport News,** *los últimos proyectados durante la segunda guerra mundial, tenían un desplazamiento superior a las 20 000 toneladas a plena carga y un armamento principal de 203 mm completamente automáticos.*



Aviación Naval de EE UU 3.ª Parte

COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA NAVAL, FLOTA DEL ATLÁNTICO

NORFOLK, Va (COMNAVAIRLANT)

ALA DE APOYO TÁCTICO A LA FLOTA UNO NORFOLK, Va

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO BRUNSWICK, Me

Ala de Patrulla Cinco, Brunswick, Me
Ala de Patrulla Once, Jacksonville, Fl
Escuadrón de Patrulla Trece, Jacksonville, Fl

ALAS TÁCTICAS DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO OCEANA, Va

Ala de Alerta Temprana Aerotransportada Trece, Norfolk, Va
Ala de Caza Uno, Oceana, Va
Ala de Ataque Ligero Uno, Cecil Field, Fl
Ala de Ataque Medio Uno, Oceana, Va

ALAS EMBARCADAS DE GUERRA AÉREA ANTISUBMARINA DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO JACKSONVILLE, FL

Ala de Guerra Aérea Antisubmarina Uno, Cecil Field, Fl
Ala de Helicópteros de Guerra Antisubmarina Uno, Jacksonville, Fl
Ala de Helicópteros de Control Marítimo Uno, Norfolk, Va
Ala de Helicópteros Tácticos Uno, norfolk, Va
Escuadrón de Prueba y Evaluación Aéreas Uno, Patuxent River, Md

ESCUADRÓN DE RECONOCIMIENTO AÉREO DE LA FLOTA DOS, ROTA, ESPAÑA

ESCUADRÓN DE APOYO LOGÍSTICO A LA FLOTA VEINTICUATRO, SIGONELLA, SICILIA

ESCUADRÓN DE APOYO DE HELICÓPTEROS DE COMBATE CUATRO, SIGONELLA, SICILIA

Nota: estas tres últimas unidades sólo para tareas de informes y administración; el control operacional lo ostenta el Comandante de la Flota Aérea del Mediterráneo

ALAS EMBARCADAS DE GUERRA AÉREA ANTISUBMARINA DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO

JACKSONVILLE, Fl

Ala de Guerra Aérea Antisubmarina Uno, Cecil Field, Fl
- VS-22 Cecil Field, Fl (S-3A) CVW-3
- VS-24 Cecil Field, Fl (S-3A) CVW-8
- VS-28 Cecil Field, Fl (S-3A) CVW-6
- VS-30 Cecil Field, Fl (S-3A) CVW-17
- VS-31 Cecil Field, Fl (S-3A) CVW-7
- VS-32 Cecil Field, Fl (S-3A) CVW-1
- VSSU Cecil Field, Fl (S-3A) en entrenamiento

Ala de Helicópteros de Guerra Antisubmarina Uno, Jacksonville, Fl
- HS-1 Jacksonville, Fl (SH-3H/G) en entrenamiento
- HS-3 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-17
- HS-5 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-7
- HS-7 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-3
- HS-9 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-8
- HS-11 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-1
- HS-15 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-6
- HS-17 Jacksonville, Fl (SH-3H) CVW-13

Ala de Helicópteros de Control Marítimo, Norfolk, Va
- HSL-30 Norfolk, Va (SH-2F)
- HSL-32 Norfolk, Va (SH-2F)
- HSL-34 Norfolk, Va (SH-2F)
- HSL-36 Mayport, Fl (SH-2F)

Ala de Helicópteros Tácticos, Uno, Norfolk, Va
- HC-6 Norfolk, Va (CH-46D, VH-3A)
- HC-16 Pensacola, Fl (HH-46A, UH-1N)
- HM-12 Norfolk, Va (CH-53E, RH-53D)
- HM-14 Norfolk, Va (RH-53D)
- HM-16 Norfolk, Va (RH-53D)

(Unidad de Informe Directo)
- VX-1 Patuxent River, Md (SH-2F, EP-3A, P-3C, S-3A, SH-3H)

ALA DE APOYO TÁCTICO A LA FLOTA UNO

NORFOLK, Va

- VAQ-33 Key West, Fl (ERA-3B, TA-3B, P-3A, EA-6A, TA-4J, EA-4F)
- VC-6 Norfolk, Va (blancos sin piloto)
- VC-8 Roosevelt Roads, PR (TA-4J)
- VC-10 Guantanamo Bay, Cuba (TA-4J)
- VQ-4 Patuxent River, Md (EC-130Q)
- VRC-40 Norfolk, Va (C-1A, CT-39)
- VRF-31 Norfolk, Va (unidad de traslado)
- VXN-8 Patuxent River, Md (RP-3A/D, P-3A)

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO

BRUNSWICK, Me

Ala de Patrulla Cinco, Brunswick, Me
- VP-8 Brunswick, Me (P-3C)
- VP-10 Brunswick, Me (P-3C)
- VP-11 Brunswick, Me (P-3C)
- VP-23 Brunswick, Me (P-3C)
- VP-26 Brunswick, Me (P-3C)
- VP-44 Brunswick, Me (P-3C)

Ala de Patrulla Once, Jacksonville, Fl
- VP-5 Jacksonville, Fl (P-3C)
- VP-16 Jacksonville, Fl (P-3C)
- VP-24 Jacksonville, Fl (P-3C)
- VP-45 Jacksonville, Fl (P-3C)
- VP-49 Jacksonville, Fl (P-3C)
- VP-56 Jacksonville, Fl (P-3C)

(Unidad de Informe Directo)
- VP-30, Jacksonville, Fl (P-3A/B/C)

UNIDADES DE INFORME DIRECTO AL COMNAVAIRLANT

- VQ-2 Rota, España (EP-3E, EA-3B)
- VR-24 Sigonella, Sicilia (C-1A, C-2A, CTG-39G, RH-53D)
- VR-24 Rota, España (C-130F)
- HC-4 Sigonella, Sicilia (CH-53E)

Nota: todas estas unidades informan al COMNAVAIRLANT para cuestiones administrativas y al Comandante de la Flota Aérea del Mediterráneo para cuestiones operacionales

Casi emergiendo del grisáceo mar, este Sikorsky SH-60B Sea Hawk se aproxima para apontar en su buque nodriza. Los SH-60B, desplegados recientemente, pueden realizar misiones antisubmarinas a grandes distancias, alertando sobre la proximidad de submarinos dentro del alcance de tiro.

US Army

ALAS TÁCTICAS DE LA FLOTA DEL ATLÁNTICO

OCEANA, Va

Ala de Alerta Temprana Aerotransportada Doce, Norfolk, Va
- RVAW-120 Norfolk, Va (E-2C, TE-2C) en entrenamiento
- VAW-121 Norfolk, Va (E-2C) CVW-7
- VAW-122 Norfolk, Va (E-2C) CVW-6
- VAW-123 Norfolk, Va (E-2C) CVW-1
- VAW-124 Norfolk, Va (E-2C) CVW-8
- VAW-125 Norfolk, Va (E-2C) CVW-17
- VAW-126 Norfolk, Va (E-2C) CVW-3
- VAW-127 Norfolk, Va (E-2C) CVW-13

Ala de Caza Uno, Oceana, Va
- VF-11 Oceana, Va (F-14A) CVW-3
- VF-14 Oceana, Va (F-14A) CVW-6
- VF-31 Oceana, Va (F-14A) CVW-3
- VF-32 Oceana, Va (F-14A) CVW-6
- VF-33 Oceana, Va (F-14A) CVW-1
- VF-41 Oceana, Va (F-14A) CVW-8
- VF-43 Oceana, Va (F-5E, A-4F, T-2C, TA-4J) en entrenamiento
- VF-74 Oceana, Va (F-14A) CVW-17
- VF-84 Oceana, Va (F-14A) CVW-8
- VF-101 Oceana, Va (F-14A) Training
- VF-102 Oceana, Va (F-14A) CVW-1
- VF-103 Oceana, Va (F-14A) CVW-17
- VF-142 Oceana, Va (F-14A) CVW-7
- VF-143 Oceana, Va (F-14A) CVW-7

Ala de Ataque Ligero, Cecil Field, Fl
- VA-12 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-7
- VA-15 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-6
- VA-37 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-3
- VA-45 Key West, Fl (TA-4J) en entrenamiento
- VA-46 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-1
- VA-66 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-7
- VA-72 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-1
- VA-81 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-17
- VA-82 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-8
- VA-83 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-17
- VA-86 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-8
- VA-87 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-6
- VA-105 Cecil Field, Fl (A-7E) CVW-3
- VFA-131 Cecil Field, Fl (F-18A) CVW-13
- VFA-132 Cecil Field, Fl (F-18A) CVW-13
- VA-174 Cecil Field, Fl (A-7E, TA-7C) en entrenamiento

Ala de Ataque Medio, Oceana, Va
- VA-34 Oceana, Va (A-6E, KA-6D) CVW-1
- VA-35 Oceana, Va (A-6E, KA-6D) CVW-8
- VA-42 Oceana, Va (A-6E, TC-4C) en entrenamiento
- VA-55 Oceana, Va (A-6E, KA-6D) CVW-13
- VA-65 Oceana, Va (A-6E, KA-6D) CVW-7
- VA-75 Oceana, Va (A-6E, KA-6D) CVW-3
- VA-85 Oceana, Va (A-6E) CVW-3
- VA-176 Oceana, Va (A-6E, KA-6D) CVW-6

COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA NAVAL, FLOTA DEL PACÍFICO

NORTH ISLAND, Ca (COMNAVAIRPAC)

ALA DE GUERRA ANTISUBMARINA DEL PACÍFICO, NORTH ISLAND, Ca

ALA DE CAZA Y ALERTA TEMPRANA AEROTRANSPORTADA DEL PACÍFICO, MIRAMAR, Ca

ALA DE ATAQUE MEDIO/GUERRA ELECTRÓNICA DEL PACÍFICO, WHIDBEY ISLAND, Wa

ALA DE ATAQUE LIGERO DEL PACÍFICO, LEMOORE, Ca

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL PACÍFICO, MOFFETT FIELD, Ca

Ala de Patrulla Uno, Kamiseya, Japón (controla escuadrones TDYP-3)
Ala de Patrulla Dos, Barbers Point, Hi
Ala de Patrulla Diez, Moffett Field, Ca
Det Adak, Adak, Ak (controla escuadrones TDYP-3)

FLOTA AÉREA DEL PACÍFICO OCCIDENTAL, ATSUGI, JAPÓN

ESCUADRÓN DE TRANSPORTE EMBARCADO DE LA FLOTA TREINTA, ALAMEDA, Ca

ALA DE GUERRA ANTISUBMARINA DEL PACÍFICO, NORTH ISLAND, Ca

HC-1 North Island, Ca (SH-3G)
HC-1 Det 2 Atsugi, Japón (SH-3G) CVW-5
HC-3 North Island, Ca (CH-46D)
HC-11 North Island, Ca (CH-46D)
HS-2 North Island, Ca (SH-3H) CVW-2
HS-4 North Island, Ca (SH-3H) CVW-15
HS-6 North Island, Ca (SH-3H) CVW-11
HS-8 North Island, Ca (SH-3H) CVW-9
HS-10 North Island, Ca (SH-3G/H) en entrenamiento
HS-12 North Island, Ca (SH-3H) CVW-14
HSL-31 North Island, Ca (SH-2F)
HSL-33 North Island, Ca (SH-2F)
HSL-35 North Island, Ca (SH-2F)
HSL-37 Barbers Point, HI (SH-2F)
HSL-41 North Island, Ca (SH-60B)
VS-21 North Island, Ca (S-3A) CVW-11
VS-29 North Island, Ca (S-3A) CVW-15
VS-33 North Island, Ca (S-3A) CVW-9
VS-37 North Island, Ca (S-3A) CVW-14
VS-38 North Island, Ca (S-3A) CVW-2
VS-41 North Island, Ca (S-3A) en entrenamiento
VXE-6 Point Mugu, Ca (LC-130F/R, UH-1N)

ALA DE CAZA Y ALERTA TEMPRANA AEROTRANSPORTADA DEL PACÍFICO, MIRAMAR, Ca

RVAW-110 Miramar, Ca (E-2B/C, TE-2A) en entrenamiento
VAW-112 Miramar, Ca (E-2C) CVW-9
VAW-113 Miramar, Ca (E-2C) CVW-14
VAW-114 Miramar, Ca (E-2C) CVW-15
VAW-115 Atsugi, Japón (E-2B) CVW-5
VAW-116 Miramar, Ca (E-2C) CVW-2
VAW-117 Miramar, Ca (E-2C) CVW-11
VF-1 Miramar, Ca (F-14A) CVW-2
VF-2 Miramar, Ca (F-14A) CVW-2
VF-21 Miramar, Ca (F-14A) CVW-14
VF-24 Miramar, Ca (F-14A) CVW-9
VF-51 Miramar, Ca (F-14A) CVW-15
VF-111 Miramar, Ca (F-14A) CVW-15
VF-114 Miramar, Ca (F-14A) CVW-11
VF-124 Miramar, Ca (F-14A) en entrenamiento
VF-126 Miramar, Ca (TA-4J, A-4F, T-2C) en entrenamiento
VF-151 Atsugi, Japón (F-4S) CVW-5
VF-154 Miramar, Ca (F-14A) CVW-14
VF-161 Atsugi, Japón (F-4S) CVW-5
VF-211 Miramar, Ca (F-14A) CVW-9
VF-213 Miramar, Ca (F-14A) CVW-11
VC-1 Barbers Point, HI (TA-4J, SH-3G)
VX-4 Point Mugu, Ca (F-4J/S, F-14A, F-18A, TA-4J)
FWS Miramar, Ca (F-5E/F, A-4E/F)
VAQ-34 Point Mugu, Ca (TA-7C, ERA-3B)

ALA DE ATAQUE LIGERO DEL PACÍFICO, LEMOORE, Ca

VA-22 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-11
VFA-25 Lemoore, Ca (F-18A) CVW-14
VA-27 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-15
VA-56 Atsugi, Japón (A-7E) CVW-5
VA-93 Atsugi, Japón (A-7E) CVW-5
VA-94 Lemoore, Ca (A7E) CVW-11
VA-97 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-15
VFA-113 Lemoore, Ca (F-18A) CVW-14
VA-122 Lemoore, Ca (A-7E, TA-7C, T-39D, O-2A) en entrenamiento
VFA-125 Lemoore, Ca (F-18A, TF-18A) en entrenamiento
VA-127 Lemoore, Ca (TA-4J, A-4F) en entrenamiento
VA-146 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-2
VA-147 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-2
VA-192 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-9
VA-195 Lemoore, Ca (A-7E) CVW-9
VX-5 China Lake, Ca (A-6E, A-7E, A-4M, F-18A, AH-1T)

ALA DE ATAQUE MEDIO/GUERRA ELECTRÓNICA DEL PACÍFICO, WHIDBEY ISLAND, Wa

VA-52 Whidbey Island, Wa (A-6E, KA-6D) CVW-15
VA-95 Whidbey Island, Wa (A-6E, KA-6D) CVW-11
VA-115 Atsugi, Japón (A-6E, KA-6D) CVW-5
VA-128 Whidbey Island, Wa (A-6E, TC-4C) en entrenamiento
VA-145 Whidbey Island, Wa (A-6E, KA-6D) CVW-2
VA-165 Whidbey Island, Wa (A-6E, KA-6D) CVW-9
VA-196 Whidbey Island, Wa (A-6E, KA-6D) CVW-14
VAQ-129 Whidbey Island, Wa (EA-6B) en entrenamiento
VAQ-130 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-2
VAQ-131 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-6
VAQ-132 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-7
VAQ-133 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-11
VAQ-134 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-15
VAQ-135 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-8
VAQ-136 Atsugi, Japón (EA-6B) CVW-5
VAQ-137 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-3
VAQ-138 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-9
VAQ-139 Whidbey Island, Wa (EA-6B) CVW-14

FLOTA AÉREA DEL PACÍFICO OCCIDENTAL, ATSUGI, JAPÓN

VC-5 Kadena, Okinawa (A-4E, TA-4J)
VQ-1 Agana, Guam (EA-3B, EP-3E)
VQ-1 Det Atsugi, Japón (EA-3B, EP-3E)
VQ-3 Agana, Guam (EC-130Q)
VRC-50 Cubi Point, Filipinas (C-130F, C-2A, US-3A)
VRC-50 Det Atsugi, Japón (C-2A)

ALAS DE PATRULLA DE LA FLOTA DEL PACÍFICO, MOFFETT FIELD, Ca

Ala de Patrulla Uno, Kamiseya, Japón
Aviones TDY en Agana, Cubi Point, Kadena y Misawa

Ala de Patrulla Dos, Barbers Point, Hi
VP-1 Barbers Point, HI (P-3C)
VP-4 Barbers Point, HI (P-3C)
VP-6 Barbers Point, HI (P-3B)
VP-17 Barbers Point, HI (P-3B)
VP-22 Barbers Point, HI (P-3B)

Ala de Patrulla Diez, Moffett Field, Ca
VP-9 Moffett Field, Ca (P-3C)
VP-19 Moffett Field, Ca (P-3C)
VP-31 Moffett Field, Ca (P-3A/B/C)
VP-40 Moffett Field, Ca (P-3C)
VP-46 Moffett Field, Ca (P-3C)
VP-47 Moffett Field, Ca (P-3C)
VP-48 Moffett Field, Ca (P-3C)
VP-50 Moffett Field, Ca (P-3C)

Det Adak, Adak, Ak
Aviones TDY desde las bases CONUS

UNIDAD DE INFORME DIRECTO

VRC-30 North Island, Ca (C-1A, UC-12B, CT-39E)

MANDO DE ENTRENAMIENTO AÉREO NAVAL, CORPUS CHRISTI, Tx

Ala de Entrenamiento Uno, Meridian, Ms
VT-7 (TA-4J)
VT-9 (T-2C)
VT-19 (T-2C)

Ala de Entrenamiento Dos, Kingsville, Tx
VT-21 (TA-4J)
VT-22 (TA-4J)
VT-23 (T-2C)

Ala de Entrenamiento Tres, Chase Field, Tx
VT-24 (TA-4J)
VT-25 (TA-4J)
VT-26 (T-2C)

Ala de Entrenamiento Cuatro, Corpus Christi, Tx
VT-27 (T-34C)
VT-28 (T-44A)
VT-31 (T-44A)

Ala de Entrenamiento Cinco, Whiting Field, Fl
VT-2 (T-34C)
VT-3 (T-34C)
VT-6 (T-34C)
HT-8 (TH-57C)
HT-18 (TH-57C)

Ala de Entrenamiento Seis, Pensacola, Fl
VT-4 (TA-4J, T-2C)
VT-10 (T-39D, T-2B/C)
VT-86 (T-39D, TA-4J)

Escuadrón de Demostración de Vuelo «Blue Angels», Pensacola, Fl (A-4F, TA-4J, C-130F)

FUERZA DE RESERVA AÉREA NAVAL, NUEVA ORLEANS, La

Ala de Reserva Aérea de Portaaviones Veinte, Jacksonville, Kl
Ala de Reserva Aérea de Portaaviones Treinta, Alameda, Ca
Ala de Reserva de Helicópteros, North Island, Ca
Ala de Patrulla de Reserva de la Flota del Atlántico, Norfolk, Va
Ala de Patrulla de Reserva de la Flota del Pacífico, Moffett Field, Ca
Ala de Apoyo Táctico de Reserva, Nueva Orleans, La

Ala de Reserva Aérea Embarcada Veinte (CVWR-20), Jacksonville, Fl
VF-201 Dallas, Tx (F-4S)
VF-202 Dallas, Tx (F-4S)
VA-203 Cecil Field, Fl (A-7E)
VA-204 Nueva Orleans, La (A-7B)
VA-205 Atlanta, Ga (A-7B)
VFP-206 Andrews, Md (RF-8G)
VAK-208 Alameda, Ca (KA-3B)
VAQ-209 Norfolk, Va (EA-6A)
VAW-78 Norfolk, Va (E-2B)

Ala de Reserva Aérea Embarcada Treinta (CVWR-30), Alameda, Ca
VF-301 Miramar, Ca (F-4S)
VF-302 Miramar, Ca (F-4S)
VA-303 Alameda, Ca (A-7B)
VA-304 Alameda, Ca (A-7B)
VA-305 Point Mugu, Ca (A-7B)
VFP-306 Andrews, Md (RF-8G)
VAK-308 Alameda, Ca (KA-3B)
VAQ-309 Whidbey Island, Wa (EA-6A)
VAW-88 Miramar, Ca (E-2B)

Ala de Reserva de Helicópteros (HelWingRes), North Island, Ca
HAL-4 Norfolk, Va (HH-1K)
HAL-5 Point Mugu, Ca (HH-1K)
HC-9 North Island, Ca (HH-3A)
HS-74 South Weymouth, Ma (SH-3D)
HS-75 Willow Grove, Pa (SH-3D)
HS-84 North Island, Ca (SH-3D)
HS-85 Alameda, Ca (SH-3D)

Ala de Patrulla de Reserva de la Flota del Atlántico (ResPatWingLant), Norfolk, Va
VP-62 Jacksonville, Fl (P-3B)
VP-64 Willow Grove, Pa (P-3A)
VP-66 Willow Grove, Pa (P-3A)
VP-68 Patuxent River, Md (P-3A)
VP-92 South Weymouth, Ma (P-3A)
VP-93 Selfridge, Mi (P-3B)
VP-94 Nueva Orleans, La (P-3A)

Ala de Patrulla de Reserva de la Flota del Pacífico (ResPatWingPac), Moffett Field, Ca
VP-60 Glenview, Il (P-3B)
VP-65 Point Mugu, Ca (P-3A)
VP-67 Memphis, Tn (P-3A)
VP-69 Whidbey Island, Wa (P-3A)
VP-90 Glenview, Il (P-3B)
VP-91 Moffett Field, Ca (P-3B)

Ala de Apoyo Táctico de Reserva (ResTacSupWing), Nueva Orleans, La
VC-12 Oceana, Va (TA-4J, A-4F)
VC-13 Miramar, Ca (TA-4J, A-4E)
VR-46 Atlanta, Ga (C-118B)
VR-48 Andrews, Md (C-131H)
VR-51 Glenview, Il (C-9B)
VR-55 Alameda, Ca (C-9B)
VR-56 Norfolk, Va (C-9B)
VR-57 North Island, Ca (C-9B)
VR-58 Jacksonville, Fl (C-9B)
VR-59 Dallas, Tx (C-9B)
VR-60 Memphis, Tn (C-9B)
VR-61 Whidbey Island, Wa (C-9B)